

LEONEL BRIZOLLA MONASTIRSKY

**CIDADE E FERROVIA: A MITIFICAÇÃO DO PÁTIO CENTRAL DA RFFSA
EM PONTA GROSSA**

FLORIANÓPOLIS

1997

LEONEL BRIZOLLA MONASTIRSKY

**CIDADE E FERROVIA: A MITIFICAÇÃO DO PÁTIO CENTRAL DA RFFSA
EM PONTA GROSSA**

Dissertação apresentada ao Curso
de Pós-Graduação em Geografia,
Centro de Ciências Humanas e
Filosofia. Universidade Federal
de Santa Catarina.

Orientador: Professor LUÍS
FUGAZZOLA PIMENTA

FLORIANÓPOLIS

1997

**CIDADE E FERROVIA: A MITIFICAÇÃO DO PÁTIO CENTRAL
DA RFFSA, EM PONTA GROSSA**

LEONEL BRIZOLA MONASTIRSKY

Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em Geografia, na área de Desenvolvimento Regional e Urbano, do Departamento de Geociências do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da UFSC, em cumprimento aos requisitos necessários para obtenção do grau acadêmico de Mestre em Geografia.




Profa. Dra. Leila Christina Duarte Dias - Coordenadora

Aprovada pela Comissão Examinadora em 07/10/1997



Prof. M.Sc. Luís Fugazzola Pimenta (Presidente e Orientador)



Prof. Dr. Fernando Ponte de Sousa (Membro)


Prof. Dr. Vilmar Vidor da Silva (Membro)

Capa: Placido Fagundes. "Estação Paraná". Óleo sobre tela.

A

Lev, Léa, Lenir (Jackson) e Flávia (Brizolla Monastirsky)

Kelly Cristina de Souza Prudencio

Alfredo Moletta (ferroviário da RFFSA)

Edson Lombardi (Bacuco) - que soube muito bem aproveitar o
espaço vago do Pátio Central, ssssssss.

AGRADECIMENTOS

- . Luís Fugazolla Pimenta (Orientador e Prof. da UFSC)
- . Kelly Cristina de Souza Prudencio (revisão e idéias)
- . Lenyra Rique da Silva (Prof.^a da UFRN)
- . Osmar Ansbach (figuras e desenhos)
- . Niltonci Batista Chaves (Prof. da UEPG)

- . Alcides Goulart Filho
- . Andréa de Oliveira
- . Angela Bosetti Pinto
- . Antônio José Camargo
- . Augusto César Zeferino
- . Aymoré
- . Berenice C. Butkus Bail
- . Carlos Alberto de Almeida
- . Ivo Sostisso
- . Jefferson José Silva
- . João Alfredo Madalozo
- . Joel Larocca Jr.
- . José Francisco Pavelec
- . Josélia Maria Loyola de Oliveira Gomes
- . Lucas Rocha
- . Lúcia Wolf Batista
- . Luís Oscar Valles
- . Marcelo Polinari

- . Márcia Droppa
- . Marly Terezinha Costa
- . Margareth de Castro A. Pimenta
- . Placido Fagundes
- . Romeu Augusto Albuquerque Bezerra
- . Rubens José Rosa
- . Departamento de Geociências (UEPG)
- . Pró Reitoria de Pesquisa e Pós Graduação (UEPG)

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS.....	ii
LISTA DE FIGURAS.....	iii
LISTA DE FOTOGRAFIAS.....	iv
LISTA DE GRÁFICOS.....	v
RESUMO.....	vi
ABSTRACT.....	vii
1 INTRODUÇÃO.....	2
2 PONTA GROSSA NA HISTÓRIA ECONÔMICA DO PARANÁ.....	9
2.1 PONTA GROSSA E OS CICLOS ECONÔMICOS DO PARANÁ.....	12
2.1.1 OURO.....	12
2.1.2 PRIMEIRO CICLO DA PECUÁRIA - TROPEIRISMO.....	13
2.1.3 ERVA-MATE - O CICLO MAIS IMPORTANTE DO SUL DO PARANÁ.....	14
2.1.4 MADEIRA.....	16
2.1.5 CAFÉ	17
2.1.6 POLICULTURA E PECUÁRIA.....	20
2.1.7 INDÚSTRIA.....	21
2.2. PONTA GROSSA NO CONTEXTO HISTÓRICO PARANAENSE.....	23
3 REDE FERROVIÁRIA - MITO.....	37
3.1 O TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....	37
3.2 O TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM PONTA GROSSA.....	40
3.3 MITIFICAÇÃO DA FERROVIA.....	47
3.4 A DECADÊNCIA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....	63
4 O PÁTIO CENTRAL DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.....	74
4.1 A ESTRUTURA URBANA DE PONTA GROSSA.....	74

4.2 A ESTRUTURA URBANA DE PONTA GROSSA E A FERROVIA.....	85
4.3 NEGOCIAÇÕES DE COMPRA - RFFSA E PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA.....	94
4.4 PROJETOS APRESENTADOS PARA A OCUPAÇÃO DO PÁTIO CENTRAL DA RFFSA.....	110
4.4.1 PROJETO DO ARQ. JAIME LERNER	110
4.4.1.1 ESTRUTURA URBANA E URBANIZAÇÃO DA FAIXA DA FERROVIA.....	110
4.4.1.1.1 CONCEPÇÃO GERAL.....	110
4.4.1.1.2 PÁTIO CENTRAL.....	112
4.4.1.1.3 VIA DOS OFÍCIOS.....	114
4.4.1.1.4 O TREM E AS ESTAÇÕES.....	114
4.4.1.1.5 LAZER E ANIMAÇÃO.....	117
4.4.1.1.6 EQUIPAMENTOS SOCIAIS.....	117
4.4.1.2 SISTEMA VIÁRIO.....	120
4.4.1.2.1 IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL CENTRAL (PÁTIO DA RFFSA).....	121
4.4.2 PROJETO DE ARRUAMENTO E I ETAPA DE OCUPAÇÃO DO ANTIGO PÁTIO DA RFFSA.....	124
4.4.3 PROJETOS ALTERNATIVOS.....	125
4.4.4 COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS.....	131
4.4.4.1 PRAÇA DO FOGO.....	135
4.4.4.2 PRAÇA DA TERRA.....	136
4.4.4.3 PRAÇA DA ÁGUA.....	137
4.4.4.4 PRAÇA DO AR.....	137

5 COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS -

A OCUPAÇÃO DEFINITIVA.....	139
5.1 ESPAÇOS PÚBLICOS SOBREPOSTOS PELA HISTÓRIA.....	139
5.2 PLANEJAMENTO URBANO.....	143
5.3 ESPAÇOS PÚBLICOS E ESPAÇOS PRIVADOS.....	146
5.4 ESPAÇOS PÚBLICOS, TEMPO LIVRE E LAZER.....	152
5.5 ESPAÇOS PÚBLICOS E ÁREAS VERDES.....	159
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	165
ANEXOS.....	172
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	184

LISTA DE TABELAS

1. PRODUÇÃO DE SOJA NO BRASIL (1967 A 1980).....67
2. EVOLUÇÃO POPULACIONAL DE PONTA GROSSA (1890 A 1990).....75

LISTA DE FIGURAS

1. CAMINHO DAS TROPAS - SÉCULOS XVIII E XIX.....	24
2. ESTADO DO PARANÁ - DEPÓSITOS NAS PRINCIPAIS PRAÇAS BANCÁRIAS EM DEZEMBRO DE 1955.....	32
3. SISTEMA FERROVIÁRIO DO PARANÁ E PORTOS FLUVIAIS DO RIO IGUAÇU - SÉCULO XIX.....	43
4. FERROVIA SP/RS E ESTRADA DE FERRO PARANÁ (1900).....	44
5. TAXA DE URBANIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO PARANÁ (1930).....	58
6. PERÍMETRO URBANO DE PONTA GROSSA E OS EIXOS ESTRUTURAIS.....	77
7. EXPANSÃO DOS LOTEAMENTOS URBANOS DE PONTA GROSSA (1920 A 1987).....	78
8. DENSIDADE DEMOGRÁFICA DE PONTA GROSSA (1970).....	81
9. DENSIDADE DEMOGRÁFICA DE PONTA GROSSA (1980).....	82
10. PÁTIO CENTRAL E O BAIRRO DE NOVA RÚSSIA.....	84
11. EXPANSÃO URBANA DE PONTA GROSSA E A FERROVIA (1930 A 1980).....	88
12. ESTRUTURA FERROVIÁRIA E OS BAIRROS DE OFICINAS E CARÁ-CARÁ.....	89
13. PÁTIO CENTRAL E ZONA RESIDENCIAL LESTE.....	91
14. FERROVIAS DO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA E O DESVIO RIBAS....	92
15. PÁTIO CENTRAL E ESTRUTURA VIÁRIA.....	93
16. PÁTIO CENTRAL (PROJETO JAIME LERNER).....	113
17. VIA DOS OFÍCIOS (PROJETO JAIME LERNER).....	115

18. AS ESTAÇÕES (PROJETO JAIME LERNER)	116
19. LAZER E ÁREAS VERDES (PROJETO JAIME LERNER)	118
20. EQUIPAMENTOS SOCIAIS (PROJETO JAIME LERNER)	119
21. INFRA ESTRUTURA FERROVIÁRIA E O TRANSPORTE DE MASSA (PROJETO ARLINDO KOHLRAUSCH)	128
22. COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS - SETOR A	132
23. COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS - SETOR B	133

LISTA DE FOTOGRAFIAS

1. DEPÓSITO DE CARGAS DA REDE FERROVIÁRIA (INÍCIO DO SÉCULO)	27
2. ERVATEIRA PONTAGROSSENSE (INÍCIO DO SÉCULO)	28
3. ESTAÇÃO PARANÁ (INÍCIO DO SÉCULO)	48
4. ESTAÇÃO PONTA GROSSA (INÍCIO DO SÉCULO)	50
5. DEPÓSITO DE CARGA DA FERROVIA E ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS (INÍCIO DO SÉCULO)	54
6. PÁTIO CENTRAL DA FERROVIA (INÍCIO DO SÉCULO)	86
7. PÁTIO CENTRAL DA RFFSA (VAGO)	95
8. PÁTIO CENTRAL DA RFFSA (VAGO)	96
9. PÁTIO CENTRAL DA RFFSA (VAGO)	97
10. PÁTIO CENTRAL DA RFFSA E ACESSO À OFICINAS (VAGOS)	99
11. COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS	134

LISTA DE GRÁFICOS

1. PERIODICIDADE DOS CICLOS ECONÔMICOS DO PARANÁ E AS
PRINCIPAIS PARTICIPAÇÕES DA ECONOMIA DE PONTA GROSSA
NESTE CONTEXTO.....30
2. PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS NAS EXPORTAÇÕES
DE CAFÉ.....34

RESUMO

A cidade de Ponta Grossa (PR), ao se integrar à rede ferroviária brasileira, a partir do final do século XIX, incrementou a sua histórica função de entreposto comercial do interior do Paraná. Ligada à centros nacionais importantes - São Paulo, Curitiba e Porto Alegre - e participando do sistema de exportação de erva-mate e madeira, a cidade experimentou no início deste século, um período de franco desenvolvimento econômico e cultural. Porém, com a decadência do transporte ferroviário no país e com o crescimento do perímetro urbano de Ponta Grossa em torno da ferrovia, foram desativados e transferidos para fora da área central, todos os equipamentos da ferrovia que se encontravam no Pátio Central e acessos, salvaguardando apenas as edificações das duas estações de passageiros e depósito de cargas - tombados pelo Patrimônio Histórico do Paraná. Durante a gestão de três prefeitos municipais, a cidade discutiu a melhor forma de ocupação do antigo pátio, confrontando-se idéias utópicas, interesses econômicos, estratégias políticas, pareceres técnicos e concepções emotivas sobre este espaço público. A ocupação definitiva do pátio, com a implantação do Complexo Ambiental Gov. Manoel Ribas, demonstra que o Governo Municipal perdeu a oportunidade de melhor aproveitar a área em questão: inicialmente quando ainda existia a infra estrutura da Rede Ferroviária, que poderia ser utilizada no transporte ferroviário de massa, numa harmoniosa conjunção entre necessidades sociais e resgate da importância mítica que a ferro-

via desempenhou na história da cidade e de sua população e, posteriormente, quando sem esses equipamentos, o espaço vago, de grandes proporções, plano e localizado na área central da cidade, poderia ser aproveitado em consociação aos desejos e necessidades da população de Ponta Grossa.

ABSTRACT

Ponta Grossa city (PR), when joined to the Brazilian railway net, since the end of 19th century, increased greatly its function as comercial staple emporium of Paraná state conected to the main cities - São Paulo, Curitiba, and Porto Alegre - and participating in the mate herbage an wood exportation system, the city got in the begining of this century, a free period of economic an culture development however, with the decandency of the railway transport in Brazil and with the growth of the city's perimeter around the railway, all the equipments, wich were in the central area were removed out from downtown, except two buildins which were used as a passenger station and a load deposit - that are safekeeping by Paraná state. During the management of thre mayors, the city discusses what would be the best way to occupy the old patio, confronting proud ideas, economical interests, political strategies, technical advice and emotional conceptions about this public area. The difinitive ocupation of the patio, with the implantation of the ambiental Complex Governor Manoel Ribas, shows that the city government has lost the oppotunity to use such area in a best way: first when there was still an infrastructure of the railway net, that could be used as a people transport, in a harmony conjunction between social needs and the rescue the mythic, that the railway did into the city's history and its population and, later on, when those equipments had gone, the clean area, of great proportions, plane and located in

the city's central area, could be utilized in association with the desires and needs of Ponta Grossa's population.

1. INTRODUÇÃO

Espectadores[...]. Não há nada que pertença mais à vida da cidade, pois uma cidade é lugar do espetáculo, do desfile e do cortejo, a mostra da imaginação em sua complexidade mais rica. Quer seja dentro ou em torno da catedral, do mercado, da praça ou em frente à prefeitura - ser o espectador da *performance* dos outros, observar os outros enquanto jogadores é uma parte importante daquilo que nos atrai para as cidades, pois, nas cidades é que acontecem os grandes fogos, as execuções públicas, os novos edifícios levantando-se, os cortejos funerários e de casamento, os acidentes, as greves e atos públicos. O cidadão é um espectador disso tudo. (HILLMAN, 1993, pp.74/75).

A paisagem da cidade é formada por várias frações de espaços. Fragmentos de um todo que se diferenciam entre si pela arquitetura de seus edifícios, pela função social no processo produtivo da sua população, pelos equipamentos públicos e privados de uso coletivo, enfim, pelos mais variados fatores e temas que podem ser percebidos e abordados por um observador atento.

A fragmentação do espaço urbano, no entanto, não se apresenta apenas no plano espacial, mas de forma completa, no plano espaço-temporal. Os espaços que compõem o mosaico urbano se fragmentam através do tempo, causando um efeito multiplicador.

A identificação desses fragmentos espaço-temporais ocorrem em função das experiências que o cidadão possa ter através de relações pessoais e/ou coletivas em espaços da cidade que, num dado momento formam um conjunto específico de signos e representatividades.

A peculiaridade do espaço urbano decorre de um fluxo bilateral de informações entre a cidade e o cidadão. De um lado

as emoções, sentimentos e experiências que o indivíduo tem com o espaço, pois este se apresenta como um palco da sua vida pessoal, e por outro lado, a produção de múltiplos signos decorrentes da conjuntura econômica, cultural, social e política que a cidade vivencia.

Assim, todos os espaços - de qualquer época -, são valorizados por uma parcela da sociedade. E mesmo com as possíveis modificações que o espaço venha a sofrer através dos tempos, existe uma continuidade dos acontecimentos, que não se perde na memória das pessoas.

Cada indivíduo possui pontos de referência, lembranças e marcas pessoais gravadas na cidade que promovem uma concepção do espaço - muitas vezes abstrata -, que fazem com que as pessoas identifiquem o espaço e se identifiquem com ele.

Há, no entanto, espaços urbanos que se destacam dos demais, por apresentarem dentro de um determinado contexto, um caráter mítico. O Pátio Central da Rede Ferroviária Federal S.A., em Ponta Grossa, é um desses espaços.

Incorporado ao perímetro urbano desde o final do século XIX, quando nele se implantaram os equipamentos ferroviários da Estrada de Ferro do Paraná e da Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande do Sul, este espaço foi significativo para a população da cidade e visitantes, na medida em que se tornou um centro de atração de múltiplas experiências sociais e econômicas da comunidade.

A trajetória histórica do Pátio Central apresenta quatro períodos especiais que possibilitaram determinar e resguardar, enquanto mito, o que este espaço representa para a cidade de Ponta Grossa, especialmente para a sua população.

O primeiro período (1892 a 1930), corresponde a uma etapa de ascensão econômica de Ponta Grossa, quando a ferrovia desempenhou papel fundamental na economia federal. Com as exportações de erva-mate e madeira, via Paranaguá, e a integração do mercado interno, com São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, a cidade potencializou a sua função de entreposto comercial no processo de armazenamento e transporte de mercadorias e passou a participar do circuito cultural e político que fluía entre São Paulo, Porto Alegre e Curitiba.

No segundo período (1930 a 1960), o transporte ferroviário ainda se mantém como um dos principais componentes da economia de Ponta Grossa, porém, com o fim das exportações de erva-mate e a escassez da madeira e a conseqüente transferência da economia do Paraná, do sul para o norte do estado - com o Ciclo do Café -, Ponta Grossa e região amargam um processo de estagnação econômica e consequentemente cultural, somente invertido com o advento da soja, na década de setenta.

No terceiro período (1960 a 1988), mesmo com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (1957), devido ao programa de integração nacional, que o governo do Presidente Juscelino Kubitschek implanta a partir de 1956 - com a construção de novas estradas de rodagem e com a implantação da indústria

automobilística -, ocorre o início do desmantelamento do transporte ferroviário no Brasil. A paulatina substituição da ferrovia pela rodovia é melhor percebida pela população com o fim do transporte de passageiros, na década de setenta¹. Este período culmina com a retirada dos equipamentos da Rede Ferroviária da parte central da cidade.

O quarto período (pós 1988), quando já sem os equipamentos da RFFSA, a população da cidade cria uma expectativa com a reorganização deste espaço, através da intervenção do Poder Público Municipal.

Dessa forma, o trabalho foi dividido em quatro capítulos, que assim se apresentam:

1. PONTA GROSSA NA HISTÓRIA ECONÔMICA DO PARANÁ

Este capítulo conta a história econômica do Paraná, através da formação dos ciclos econômicos. Mostra a estratégica posição geográfica de Ponta Grossa, enquanto entreposto comercial, e a importância da sua participação na economia regional, especialmente nos ciclos da erva-mate e da madeira.

2. REDE FERROVIÁRIA - O MITO

O capítulo abrange a implantação do transporte ferroviário no Brasil, no final do século XIX, e a sua importância no recente processo de desenvolvimento capitalista industrial brasileiro.

¹ Exceção ao trecho Curitiba/Paranaguá, que no Paraná, mantém o transporte de passageiros.

Entre as várias estradas implantadas, duas dizem respeito à Ponta Grossa. A Estrada de Ferro do Paraná que liga o interior do estado com o Porto de Paranaguá e por onde escoava parte da produção destinada às exportações, e a Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande, a primeira ferrovia integradora do Brasil, da qual Ponta Grossa fazia parte com uma das maiores estruturas ferroviárias do país.

É com essas ferrovias que a função de entreposto comercial de Ponta Grossa é potencializada e a cidade experimenta um dos melhores períodos econômicos, sociais e culturais da sua história. O desenvolvimento econômico e a perspectiva de progresso valorizam a participação da ferrovia e esta passa a ter uma representatividade especial para os habitantes da cidade e seus equipamentos se tornaram símbolos de um época progressista.

A história da ferrovia em Ponta Grossa se completa com a crescente decadência do transporte ferroviário no Brasil e substituição deste pelo transporte rodoviário.

Com a adaptação da cidade ao transporte rodoviário, mantendo-se a sua função estratégica na circulação e armazenamento de mercadorias, a participação cada vez menor da ferrovia inicia um processo de desmitificação da Rede Ferroviária que culmina com a desativação de várias funções e equipamentos instalados na cidade, inclusive a estrutura mantida no centro da cidade.

3. O PÁTIO CENTRAL DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

Este capítulo apresenta inicialmente a estrutura urbana de Ponta Grossa, o processo de expansão da cidade através de eixos orientados pela topografia e a influência centenária da ferrovia neste contexto, e uma descrição de toda a infra-estrutura da RFFSA em Ponta Grossa, com destaque para os equipamentos do Pátio Central.

O capítulo trata também do acordo de compra das áreas da RFFSA pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, a reação da população em relação às modificações potencializadas no local e apresenta os principais projetos idealizados para a ocupação do local: projeto do Arquiteto Jaime Lerner, projeto dos engenheiros civis da Prefeitura (Projeto Pedro Wosgrau), projeto alternativo do Arquiteto Arlindo Kohlrausch e o projeto definitivo - Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas - do Arquiteto Forte Netto.

4. OCUPAÇÃO DEFINITIVA DO ESPAÇO PÚBLICO - PÁTIO CENTRAL DA RFFSA - COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS

Este capítulo, de cunho crítico, faz uma síntese dos principais elementos que compõem a história do Pátio Central da RFFSA e analisa a intervenção definitiva do Poder Público Municipal na área.

São analisados:

- . o espaço do Pátio Central enquanto espaços públicos sobrepostos na história;
- . a competência e responsabilidade do Planejamento Público

como órgão interventor na área;

- . a dicotomia entre espaços públicos e espaços privados;
- . a relação dos espaços públicos com o tempo livre e o lazer;
- . a relação dos espaços públicos e áreas verdes.

2. PONTA GROSSA NA HISTÓRIA ECONÔMICA DO PARANÁ

A transição da Idade Média para a Moderna, no século XV, acontece com a crise do sistema feudal e o advento do capitalismo. O fortalecimento da burguesia mercantil, a centralização do poder político e a paz interna na Europa, permitiram que os Estados² investissem na expansão comercial marítima, resultando nos grandes descobrimentos.

BUESCU E TAPAJÓS (1969) afirmam que o período de conquista, exploração e colonização, exercidas por Portugal durante os trezentos anos que se seguiram após o descobrimento das terras americanas, determinou o caráter geral da formação econômica brasileira.

Nos períodos mercantilista e colonialista, o baixo nível de consumo não permitia o incremento da produção destinada ao mercado interno, sendo que a classe de padrões de consumo mais elevados usava principalmente produtos importados. A baixa produtividade do trabalho exigia técnicas mais avançadas, desenvolvidas nos países estrangeiros, e os baixos níveis de renda da população, a baixa propensão para a poupança e investimento, faziam necessários os capitais estrangeiros, sem os quais não se poderia assegurar a expansão da economia. Essas circunstâncias contribuíram para a orientação das atividades produtivas para o setor externo.

² Inglaterra, Espanha, Portugal, Holanda e França.

A renda nacional era gerada, principalmente, pelas exportações - as outras atividades eram um simples reflexo desta. A exportação se concentrava sobre o produto de mais elevada rentabilidade em determinada conjuntura. Desta maneira, a evolução da economia brasileira delimitou-se em épocas caracterizadas pela importância que alguns produtos tiveram na pauta de exportações - os ciclos: 1503/1550 - pau-brasil (continuando bastante forte até fins do século XVI, mas perdurando até o século XIX); 1550/1650 - açúcar (ressurgindo na segunda metade do século XVIII); 1694/1760 - ouro e diamantes; 1825/1960 - café. A esses ciclos devem juntar-se os subciclos: desde 1560 - gado; desde 1642 - fumo; desde 1776 - algodão; 1890/1912 - borracha; desde 1917 - indústria. (*ibid.*, p.25).

A organização das atividades econômicas em torno dos produtos dos ciclos resultou na tendência à monocultura e na total dependência das flutuações do mercado externo. Além disto, as mudanças de um ciclo para outro provocavam um abandono da infra-estrutura e equipamentos utilizados e transferências de capital e mão-de-obra, que causavam grandes perdas para a economia nacional e principalmente regional.

A história da economia do Paraná começa a ser contada a partir do terceiro ciclo da economia brasileira - o ouro -, que foi importante para a região, mais pelo caráter de ocupação do que propriamente de produção. Assim, deste período - século XVII -, até o início do século XIX, a economia do Paraná ainda se encontrava em condições bastante precárias, constituindo-se

basicamente por atividades de subsistência, que lentamente começavam a beneficiar-se com as exportações, iniciando uma participação mais efetiva no modelo econômico brasileiro, voltado ao mercado externo.

O segundo sistema³ estava formado pela economia principalmente de subsistência, que se beneficiou indiretamente com a expansão das exportações. Encontrando um mercado dentro do país capaz de absorver seus excedentes de produção, alguns setores da economia de subsistência puderam expandir a faixa monetária de suas atividades produtivas. Na região paranaense, por exemplo, a grande expansão da produção de erva-mate para exportação trouxe um duplo benefício à economia de subsistência[...]

Os colonos puderam dividir seu tempo entre a agricultura de subsistência e a extração de erva-mate, aumentando substancialmente sua renda. (FURTADO, 1980, p.144).

Caracterizada como economia periférica⁴, no contexto econômico nacional, o estado do Paraná teve a sua história econômica também formada por ciclos. Os produtos e atividades que formaram a base da economia estadual foram o ouro, no século XVII; o tropeirismo, nos séculos XVII e XVIII; a extração, industrialização e exportação de erva-mate e de madeira entre o

³ Celso Furtado para analisar a economia brasileira do século XIX divide-a em três setores: o primeiro constituído pela economia do açúcar e algodão, o segundo pela economia de subsistência do sul do Brasil e o terceiro pela economia cafeeira.

⁴ Pedro Calil Padis, em **Formação de uma Economia Periférica: o Caso do Paraná**, caracteriza a economia do Paraná como periférica devido a sua dependência com o exterior(inicialmente) e depois com o estado de São Paulo.

século XIX e os primeiros anos do século XX, e o café, de 1940 até 1965, aproximadamente⁵.

A partir de 1930, com a participação do Paraná novamente num ciclo econômico nacional - o café -, o estado ingressou num intenso processo de expansão agrícola. O desenvolvimento das lavouras de café no norte do Estado, estimuladas pela fertilidade do solo, determinaram a ocupação territorial e econômica da região sudoeste e marcaram uma nova etapa da economia paranaense - a policultura, seguida da agro-indústria.

Foi exatamente neste contexto que o Paraná passou a ganhar maior significado econômico dentro do país, pois foi a partir de 1945 que o estado transformou-se no maior centro nacional de produção para o mercado externo. (PADIS, 1981, p.198). Com uma função especializada no mercado mundial - exportador de produtos agrícolas -, o estado reorganizou a sua infra-estrutura, sempre direcionada às exportações.

2.1. PONTA GROSSA E OS CICLOS ECONÔMICOS DO PARANÁ

2.1.1. Ouro

O ciclo do ouro no Paraná, que teve início em meados do século XVII, não correspondeu às expectativas de exploração dos portugueses. A quantidade de ouro era tão pequena que a duração

⁵ Segundo Iaroslav Wons (1982), além do ouro, tropeirismo, erva-mate, madeira e café, que marca o início da ocupação do norte do estado, também podem ser considerados ciclos da economia paranaense, a policultura e a indústria.

do ciclo no estado foi pequena em comparação ao restante do país, que provocou por mais de 120 anos correrias por todo o território nacional.

O ouro foi encontrado em 1646 nos riachos que deságuam na baía de Paranaguá. Mesmo sem saber se as minas eram produtivas, o Governo Geral nomeou um Administrador Geral das Minas das Capitanias do Sul e um provedor e estabeleceu-se em Paranaguá a Casa da Fundição, para a cobrança do quinto. (WACHOWICZ, 1977, p.33).

Toda essa preocupação por parte do Governo em organizar a mineração foi inútil, pois as minas logo se esgotaram e os mineradores, percebendo a pouca produção, gradativamente migraram para outros centros mineradores, especialmente Minas Gerais.

Apesar da mineração não ter originado a base da sociedade paranaense, foi ela que deu início ao povoamento do Estado. Os primeiros arraiais apareceram no litoral, dando origem às cidades de Paranaguá, Antonina e Morretes e posteriormente Curitiba e São José dos Pinhais, quando os mineradores subiram os rios do litoral, transpondo a Serra do Mar, chegando ao Primeiro Planalto, onde a mineração atingiu proporções maiores.

2.1.2. Primeiro Ciclo da Pecuária - Tropeirismo

A atividade pastoreira do Paraná foi uma derivação dos primeiros povoadores que inicialmente se estabeleceram nas beiras dos rios para a exploração do ouro. A nova opção dos frustrados mineradores, que não migraram para o Sudeste, não foi ao acaso. O

desenvolvimento da atividade pecuária deu-se na região dos campos de Curitiba e Gerais e, por se tratar de uma atividade muito mais rentável do que o cultivo da terra, exigia mão-de-obra bastante reduzida, principalmente porque as terras paranaenses faziam parte do "Caminho de Viamão", que ligava Viamão/RS à Sorocaba/SP.

Nos primeiros séculos da história brasileira, os meios de comunicação e as vias de penetração eram completamente precários e insuficientes. (...) As únicas vias existentes eram os chamados 'caminhos' por onde se podiam transitar tropas de muares, devido as precárias condições. (...) Em território atualmente paranaense, os primeiros caminhos tiveram sua origem com os indígenas⁶. Depois de utilizados largamente pelos bandeirantes em suas caminhadas, transformaram-se com o correr do tempo em caminhos de tropas, pelo menos em largos trechos". (*ibid.*, p.65).

O ciclo econômico da Pecuária foi, no Paraná, mais importante que o do ouro. Durou mais tempo e gerou maior estabilidade. Em 1820, já havia no Paraná fazendas e invernadas espalhadas em todo o percurso das estradas e caminhos das tropas.

2.1.3. Erva-mate - o ciclo mais importante do sul do Paraná

Com a maior penetração da população pelas matas do planalto, no século XIX, a extração da erva-mate aumentou consideravelmente e durante duas décadas e meia representou quase toda a economia paranaense de exportação.

⁶Destaca-se o "Peabiru"- caminho Pré Colombiano, o qual ligava o litoral do Atlântico (SP), com o Pacífico, no Peru.

O mate, que na sua produção não requeria muita organização e oferecia poucos gastos, foi inicialmente mais importante para o deslocamento da fronteira de ocupação do que para a economia da região, já que o mate se constituía numa produção espontânea dos imensos ervais silvestres que estavam ao alcance da maior parte da população.

Após a construção da "Estrada da Graciosa"⁷(1855), ligando o litoral à Curitiba e com a implantação dos engenhos beneficiadores próximos das regiões produtoras - evitando que os produtores tivessem que transportar o seu produto bruto até o litoral, nos engenhos de Paranaguá -, a atividade ervateira passa a ter um peso cada vez maior na economia paranaense. Muitas localidades originam-se em função do extrativismo, beneficiamento e transporte da erva-mate. É o exemplo de União da Vitória, São Mateus do Sul e Porto Amazonas, cidades às margens do rio Iguaçu, que se desenvolveram com a atividade ervateira e transformaram-se em portos fluviais, utilizados para o transporte do mate⁸. Ponta Grossa, outro exemplo, conhecida naquela época como "Boca do Sertão" - ligando o interior produtor ao Porto de Paranaguá -, beneficiou-se com o transporte da erva, constituindo uma função regional que se ampliou com a ferrovia.

A erva-mate foi o primeiro produto a destacar a economia paranaense no contexto nacional. Na primeira década do século XX,

⁷ PR - 410.

⁸ O transporte fluvial no Rio Iguaçu termina com a decadência da economia ervateira.

com o pleno funcionamento da ferrovia, as exportações, principalmente para o mercado platino, tornaram-se regulares e o produto chegou a ocupar a terceira posição nas exportações nacionais na década de trinta.

Porém, a partir de 1931, a Argentina deixou de importar o mate brasileiro e, com a sua própria produção, tornou-se concorrente do Brasil nos mercados do Uruguai e Chile. Além disso, a política exportadora brasileira não se preocupou com o mercado interno, e o uso da bebida que não se difundiu por outras regiões do país, restringiu-se apenas aos estados do sul, não havendo, portanto, a absorção da produção de vinte mil produtores (quinze mil no Paraná e cinco mil em Santa Catarina).

Ao contrário do que aconteceu com a Cana de Açúcar (NE), no ciclo da erva-mate nunca houve a formação de uma aristocracia rural. Assim, com a decadência do produto, o pequeno proprietário buscou na terra outra forma de subsistência. A agricultura de feijão, alfafa, centeio, batata e hortaliças passou a ser a base econômica da mais antiga colonização do Paraná. (LINHARES, 1953, p.44).

2.1.4. Madeira

A crescente interiorização da população, em busca da erva nativa, ainda no século XIX, também marca o início do ciclo da madeira no Paraná. Toda a infra-estrutura das famílias que passaram a ocupar o interior do estado para a produção da erva-mate (casas, cercas, galpões, etc.), era feita com a madeira da

região. Mas foi com a construção das primeiras ferrovias e com o aparecimento do caminhão que se iniciou a grande exportação de madeira para os mercados nacionais e internacionais (WONS, 1982, p. 127).

Com o envolvimento dos países exportadores na Primeira Guerra Mundial, tornou-se impossível a importação de madeira estrangeira para o Brasil. O Paraná passou a ser o principal fornecedor de madeira de boa qualidade, com destaque à Araucária (Pinheiro), ao mercado interno e externo. Por volta da década de quarenta, a exportação de madeira de pinho era a principal atividade econômica do estado.

Após 1930, com o aproveitamento de parte da mão-de-obra ociosa do mate, já em início de decadência, as serrarias se multiplicaram ao longo da estrada de ferro Rio Grande/São Paulo, e as indústrias beneficiadoras de madeira começaram a surgir nas principais cidades e povoados.

Submetida a várias crises, sem falar nas devastações que provocou⁹, o ciclo da madeira representou o reinício do nomadismo rural, antes de iniciar a etapa econômica do norte, com a venda de terras e exportação do café. (LINHARES, 1953, p.47).

2.1.5. Café - Ciclo da Economia Brasileira

Introduzido no Brasil em 1727 (Pará), a cultura do café não teve bons resultados econômicos durante o século XVIII.

⁹ Abandono de grandes faixas de terras, que para serem recuperadas para a lavoura, necessitam de grandes investimentos e tecnologia.

Segundo BUESCU e TAPAJÓS (1969), o surto cafeeiro começou realmente após a revolução do Haiti (1789) que, desorganizando a produção naquela região, provocou a alta dos preços. Com isto, a exportação de café desenvolveu-se continuamente, apesar de várias crises - inclusive a Grande Crise de 1930.

Quando o ciclo começou no Brasil, o café já tinha passado do estado do Pará para o Maranhão e Amazonas e estendido-se até a região Sudeste, concentrando-se nos vales do Paraíba do Sul e Paraíba (1810), de onde se estendeu para o sudoeste. Até 1840, o centro da produção ficou localizado na Província do Rio de Janeiro. Aos poucos a cultura passou para o norte de São Paulo e depois de 1870, para o oeste da província, na direção de Ribeirão Preto. Ao mesmo tempo, outras regiões (Minas Gerais, Bahia e Pernambuco) começavam a participar da produção. No Paraná, a cultura iniciou em 1860 com a ocupação e a formação de fazendas no nordeste paranaense¹⁰. Era a frente pioneira, formada por grandes proprietários que procuraram essas terras para, além de plantar café, também e, em menor escala, utilizá-las para a criação de gado.

A ocupação total do território¹¹ intensificou-se no início do século XX, quando a conjuntura econômica nacional, voltada à

¹⁰ Região conhecida como Norte Velho ou Norte Pioneiro.

¹¹ "A ocupação intensiva do Norte do Paraná, data de 1929, quando a 'Companhia de Terras Norte do Paraná', inicialmente 'Paraná Plantation Ltda.', encarregou-se desta tarefa planejando-a sob moderna orientação. O empreendimento não se limitou à criação de aglomerados urbanos, incluiu a construção de ferrovias e rodovias. Em 1944 a companhia passou para capitalistas paulistas com o nome de 'Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná'". (IBGE, *apud* WONS, 1985, P.129).

exportação, tornou procuradas e preferidas para o café, as terras do Paraná¹². Assim, a colonização da região norte foi organizada por empresas privadas e pela iniciativa oficial. (BALHANA; MACHADO; WESTPHALEN, 1969, p.213).

O café, a partir desse momento, além de compensar o decréscimo da exportação de erva-mate, é o precursor da agro-indústria paranaense - tipo de atividade industrial, recentemente, mais importante do Estado.

Em 1919 o Paraná participava com 3,4% da indústria nacional, e em 1939, com apenas 2,2%. Entre essas duas datas, sua taxa de crescimento situou-se entre as mais baixas do país, atingindo 3,1% ao ano, contra 7,0% de São Paulo e 5,7% do Brasil. (CANO, *apud* LEÃO, 1989, p.32).

Sem dúvida, a ocupação do norte do estado e o estímulo conseqüente às atividades de beneficiamento do café explicam a elevada taxa de crescimento industrial do Paraná, que pode ser observada, comparando-se o crescimento da industrialização paranaense com a economia paulista e nacional entre as décadas de quarenta e cinquenta: entre os anos de 1939 e 1949 o Paraná registrou um aumento da sua indústria na ordem de 10% ao ano, superior ao estado de São Paulo, que contabilizou 9,8%, no mesmo período, e ao Brasil (sem o estado de São Paulo), que alcançou o índice de 6,2%. Entre 1949 e 1959, a taxa média anual de

¹² O Paraná, por não haver ainda ultrapassado as suas quotas de produção, estava fora do alcance das leis restritivas ao plantio do café, advindas das crises de superprodução, não incidindo sobre os seus cafeeiros as taxas que já gravavam aqueles do Estado de São Paulo.

crescimento paranaense é de 10,6%, de São Paulo 11,2% e a do Brasil 7,8% (sem São Paulo). (*id.*, 1989, p. 129).

A integração do mercado nacional determinou um poderoso efeito de estímulo sobre a região norte do estado - um espaço econômico relativamente vazio, logo assimilado ao núcleo capitalista mais avançado da economia nacional. (*ibid.*, p. 33).

A atividade cafeeira do Paraná, transformou em pouco tempo a região norte do estado numa das regiões mais importantes da agricultura brasileira. Além de uma grande fonte de renda para a região, fez surgir cidades importantes como Londrina, Maringá, Campo Mourão, etc.; levou à abertura de estradas de ferro e rodagem; atraiu numerosos contingentes de população (paulistas, mineiros, fluminenses e nordestinos) e promoveu a vinda de imigrantes estrangeiros (italianos, eslavos e principalmente japoneses).

2.1.6. Policultura e Pecuária

A política de erradicação do café, adotada entre 1965 e 1967, acelerou o processo de diversificação da agricultura paranaense¹³, que já tinha se iniciado a partir dos anos de 1950, e proporcionou a introdução da pecuária nas regiões norte e oeste.

A fertilidade do solo e a topografia favorável transformaram o Paraná num dos grandes produtores agrícolas do

¹³ Algodão, milho, feijão, arroz, cana-de-açúcar, amendoim, rami, hortelã e soja.

Brasil, com uma vasta diversificação dos produtos: café, milho, arroz, trigo, centeio, cevada, aveia, sorgo, feijão, soja, algodão, amendoim, rami, tremoço, mamona, cana-de-açúcar, hortelã, girassol, tungue, batata, mandioca, laranja, banana, abacaxi, etc. (WONS, 1985, pp. 136 - 145). Entre estes produtos destaca-se: feijão (470 milhões de t.), algodão (468 milhões de t.), cana-de-açúcar (15,5 milhões de t.), milho (7,1 milhões de t.), soja (4,7 milhões de t.), mandioca (3,2 milhões de t.), batata (395 mil t.), arroz (150 mil t.) e café (100 mil t.)¹⁴.

A pecuária paranaense - extensiva nos campos de Ponta Grossa, Guarapuava, Castro e Palmas e intensiva no norte do estado -, desenvolve principalmente a suinocultura (3,4 milhões), a bovinocultura (8,4 milhões) e a avicultura (59,08 milhões). Além dessas três principais, aparecem a apicultura, cunicultura e sericicultura¹⁵. (*Ibid.*, p.148)¹⁶.

2.1.7. Indústria

O parque industrial paranaense está voltado principalmente para a agro-indústria e para o extrativismo mineral e vegetal, consequência das suas atividades na economia nacional - agricultura -, já referenciadas.

Principais indústrias do estado do Paraná: produtos de base agrária, transformação da madeira (móveis e papel),

¹⁴ IBGE -1993.

¹⁵ Abelhas, coelhos e bicho-da-seda, respectivamente.

¹⁶ Os números entre parenteses referem-se ao ano de 1993 - IBGE.

transformação mineral (cimento, cal e corretivos), petroquímica (petróleo, gás, óleo, enxofre, amônia e uréia)¹⁷, produtos metalúrgicos (ferro, trefilados e chapas), produtos mecânicos (máquinas agrícolas, máquinas para beneficiamento da madeira, motores e automotores); artigos eletrodomésticos, produtos eletrônicos, têxtil, vestuário e artigos de cerâmica. Entre os produtos de base agrária, os mais importantes do estado, destacam-se os produtos derivados da farinha, os laticínios, a produção de açúcar e álcool, os óleos e gorduras vegetais, os derivados da carne e banha e as bebidas em geral¹⁸. (Ibid., p.150).

O quadro geral da economia paranaense mostra uma evolução contínua do seu desenvolvimento através da história e um gradual deslocamento regional do sul para o norte do estado. A fronteira econômica interna do Paraná deslocou-se do litoral para o interior, inicialmente na região sul, com os ciclos do ouro, pecuária, erva-mate e madeira, posteriormente para o norte, com o café, e num quarto momento ampliando-se para o oeste, com a policultura.

¹⁷ Produzidos através do folhelho piro-betuminoso (xisto).

¹⁸ Aguardente, vinho, cerveja, mate, refrigerantes e café solúvel.

2.2. PONTA GROSSA NO CONTEXTO HISTÓRICO PARANAENSE

A cidade de Ponta Grossa, situada no centro-sul do estado, nos Campos Gerais, exemplifica bem as alternâncias econômicas que a região experimentou nos primeiros ciclos.

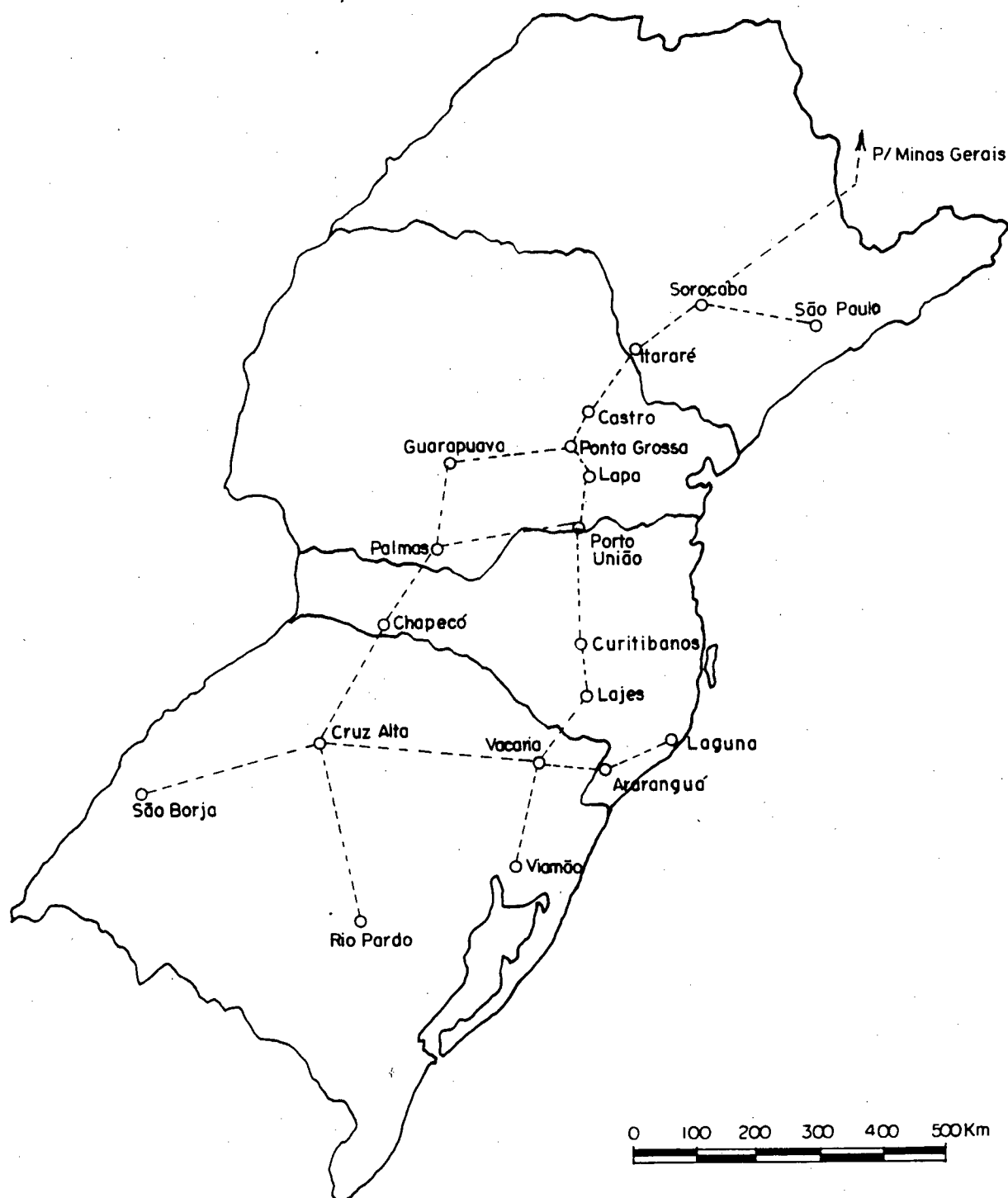
Com o tropeirismo, erva-mate, madeira e agro-indústria, exceção ao ouro, a cidade integrou-se à economia estadual com certo destaque, graças à sua estratégica posição geográfica que a tornou ponto de convergência de vários e importantes caminhos.

A origem da cidade está relacionada com a encruzilhada desses caminhos e uma vegetação formada por campos que proporcionaram à região um excelente ponto de parada - invernagem¹⁹ -, para os animais que eram trazidos do sul do Brasil para abastecer o sudeste. Assim surge Ponta Grossa, um povoado em função dos caminhos das tropas que agrupa os habitantes dispersos pelas várias fazendas da região (FIGURA nº 1).

O caminho mais antigo, vinha desde Viamão, ligado por outros caminhos à campina riograndense e platina, [...] atravessava o Planalto Catarinense, [...] se espalhava pelos Campos Gerais, [...] de onde continuando para o norte, [...] chegava à Sorocaba, depois São Paulo, onde se entrosava com os sistemas de caminhos que iam para o Rio e Minas.

¹⁹ Engorda do gado, durante o inverno.

Figura 1
Caminho das Tropas - Séc. XVIII e XIX



A outra estrada das tropas, aberta pelos próprios fazendeiros dos campos paranaenses, vinha da região missioneira do Rio Grande, ligada à Corrientes, na Argentina; atravessava o Planalto Catarinense em Xapecó²⁰, [...] donde seguia para o norte, atravessando o rio Iguaçu, [...] alcançando Ponta Grossa, onde se entrosava com a primeira estrada, a do Viamão. (MACHADO, 1963. *Apud* WACHOWICZ, 1977, p.77).

Lentamente, o povoado que foi elevado à condição de Freguesia e Paróquia em 1823, foi acompanhando as transformações econômicas ocorridas na região, onde o arrendamento de terras para a invernagem e a comercialização de gado foram gradativamente sendo substituídas por outras atividades integrantes da economia paranaense, como a erva-mate e a madeira que, aliadas à compra e venda de outros produtos, conferiu à cidade a função de entreposto comercial.

A erva-mate que já era exportada para o mercado platino desde 1804, tornou-se importante para a economia de Ponta Grossa a partir de 1850, quando aumentou o comércio entre o interior produtor e a região de Curitiba e litoral, por onde se exportava o produto. Mas foi no final do século, com o surgimento do primeiro engenho de erva-mate (1888) e com a implantação da Estrada de Ferro do Paraná (1894), que liga Ponta Grossa a Curitiba e Paranaguá, e posteriormente da Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande do Sul (1900), que a erva-mate tornou-se um dos

²⁰ Atualmente a grafia de Chapecó é com ch.

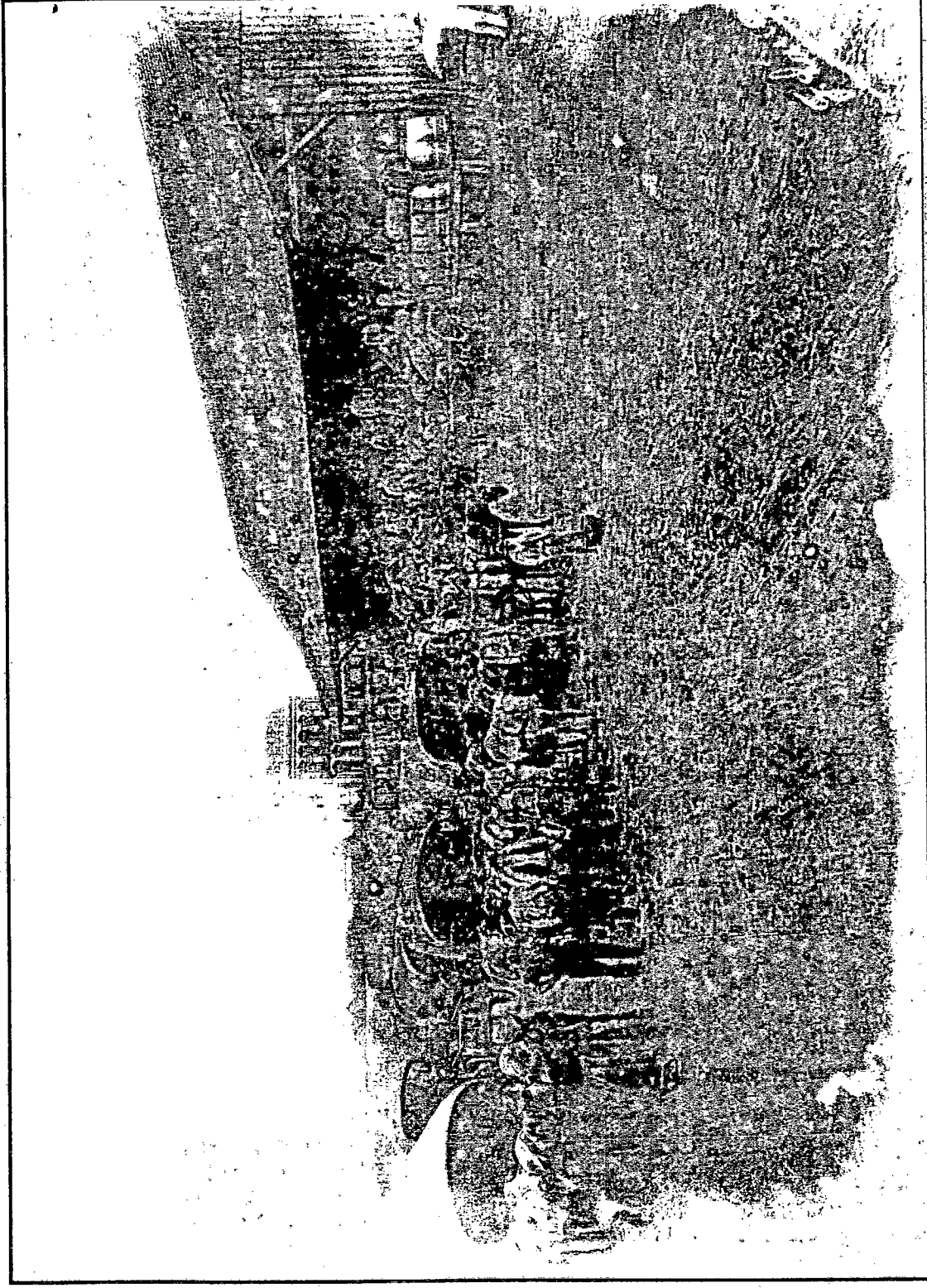
principais produtos da cidade. Nas primeiras décadas do século XX, já existiam vários estabelecimentos dedicados à comercialização do produto (FOTOGRAFIAS N° 1 e N° 2).

Porém, a partir de 1913/14 até o final dos anos 20, ocorreu uma contínua queda da participação do mate no valor das exportações paranaenses. O início da produção da Argentina, invertendo a sua participação no mercado, de importadora para exportadora, e a Primeira Guerra Mundial provocaram uma queda geral das exportações brasileiras, culminando a partir de 1931 na liquidação da economia ervateira no Paraná. (PADIS, 1981, p.61).

A decadência da erva-mate levou o setor à situação de insolvência. Entretanto, a parte externa da economia paranaense não era constituída apenas da atividade ervateira. A madeira, especialmente o pinho, tinha grande potencial para a exploração, dadas as imensas reservas existentes. Embora de menor importância que o mate, a exploração da madeira, que já vinha paulatinamente se organizando em Ponta Grossa a partir de 1850, com a instalação da primeira indústria madeireira do estado, desenvolveu-se a partir da virada do século, com o acelerado processo de urbanização de São Paulo e Rio de Janeiro. (*ibid.*, pp. 67-68).

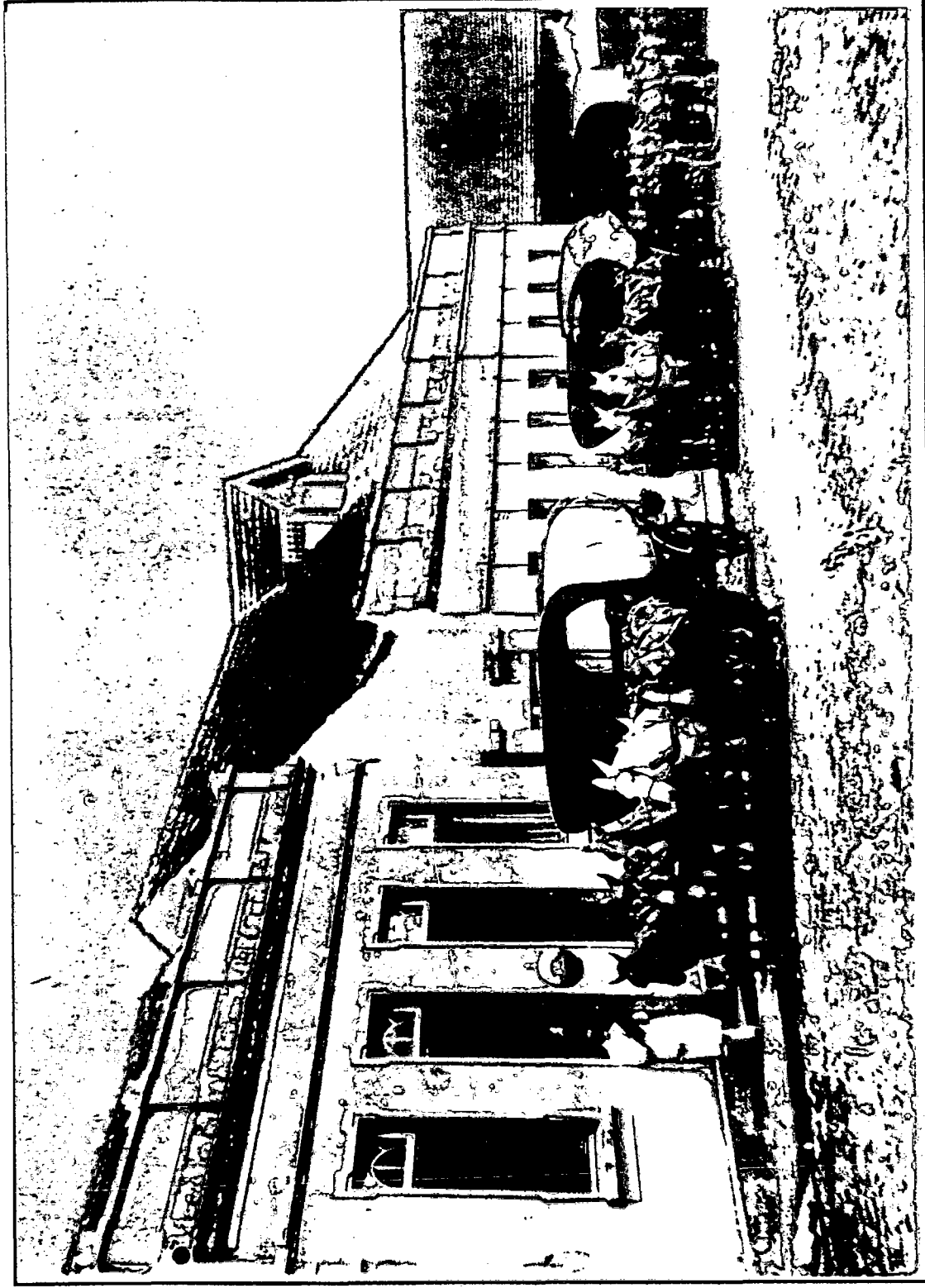
Ponta Grossa, centro geográfico e ferroviário entre a maior zona produtora de madeira - sul do estado do Paraná e norte de Santa Catarina -, e a região portuária, manteve a sua importância de entreposto comercial que experimentara nas três primeiras décadas do século XX, com a erva-mate e a madeira e com a infra-estrutura organizada pelo transporte ferroviário.

Fotografia 1 - Galpão de Carga da Rede Ferroviária



Fonte: Casa da Memória de Ponta Grossa

Fotografia 2 - Ervateria Pontagrossense



Fonte: Departamento de História da UEPG

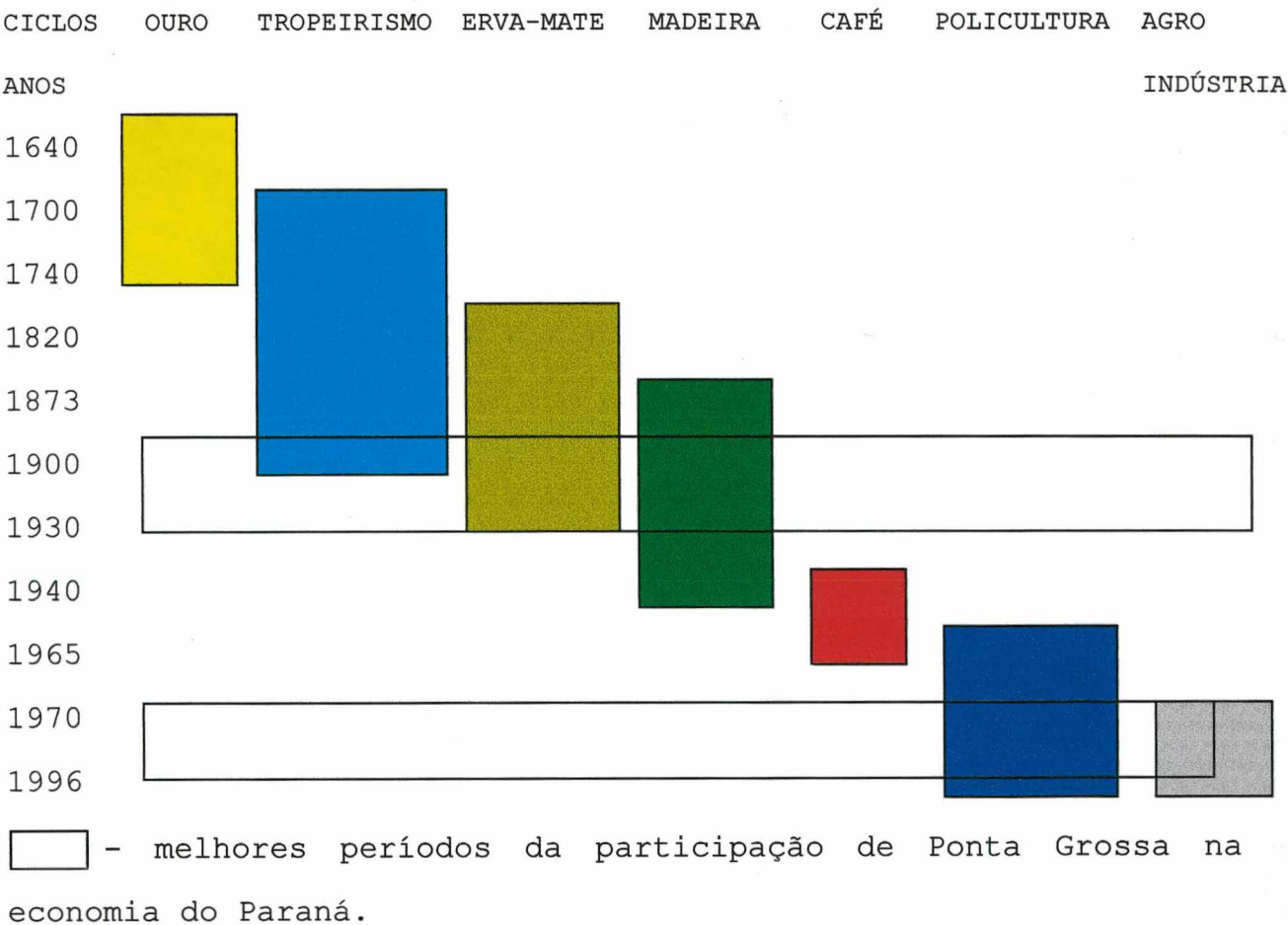
O Gráfico nº 1 mostra a divisão da história econômica do Paraná em seus ciclos - ouro, tropeirismo, erva-mate, madeira, café, policultura e agro-indústria -, com destaque aos melhores períodos da participação de Ponta Grossa neste contexto. Inicialmente, o período entre 1900 e 1930, que abrange principalmente os ciclos da erva-mate e madeira e que coincide com a implantação da Rede Ferroviária na cidade, é considerado por alguns historiadores da UEPG²¹ como o melhor período econômico já experimentado por Ponta Grossa.

Outro período significativo para a economia da cidade acontece a partir da década de setenta com a implantação do Parque Industrial - situado na saída para Curitiba e Paranaguá -, que culminou num dos maiores centros de moagem de grãos do país. A indústria de Ponta Grossa diversificou-se bastante em função da criação do Parque Industrial, que facilitou a instalação de novas empresas, beneficiadas pela infra-estrutura e pelos incentivos oferecidos pela Prefeitura Municipal.

²¹ Edson A. Silva, Marco Aurélio M. Pereira, Miriam J. Sachelli e Niltonci Chaves.

GRÁFICO Nº 1

PERIODICIDADE DOS CICLOS ECONÔMICOS DO PARANÁ E AS PRINCIPAIS PARTICIPAÇÕES DA ECONOMIA DE PONTA GROSSA NESTE CONTEXTO



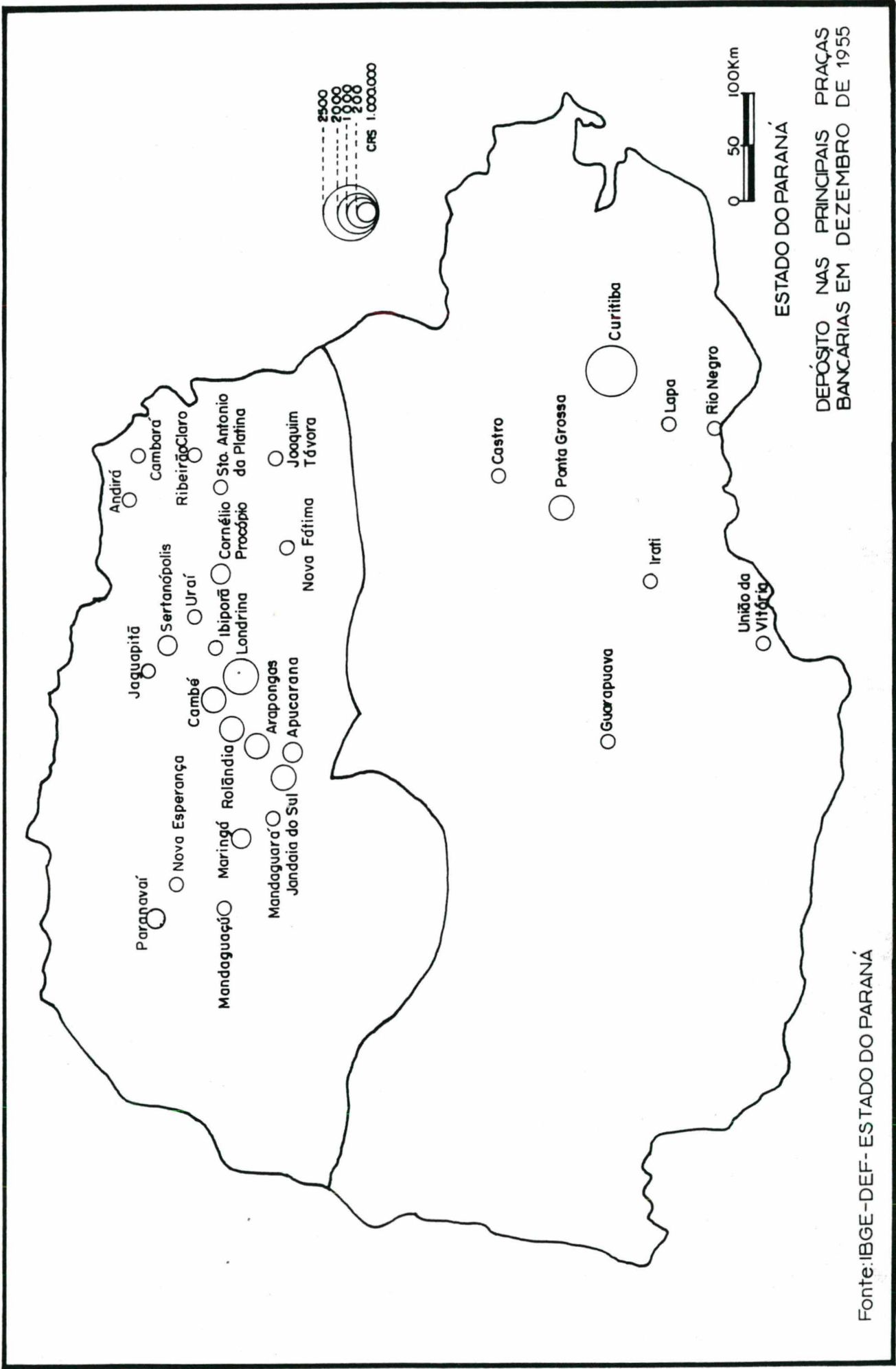
Fonte: WACHOWICZ, Ruy Cristovam. **História do Paraná** (1988)
Org.: O autor.

Contudo, esta primeira boa fase chega ao fim com o agravamento da economia ervateira e com o início do ciclo do café, que se inicia efetivamente na década de quarenta e transfere para o norte do Paraná a hegemonia da economia paranaense.

Este deslocamento regional da economia paranaense é fundamental na história econômica de Ponta Grossa, pois determina o início do retrocesso econômico da Região Sul, em benefício da ascensão da Região Norte. Este processo interfere na economia de Ponta Grossa em três pontos básicos: primeiro com a estagnação econômica de uma região que tinha em Ponta Grossa um dos seus centros principais; segundo, Ponta Grossa passou a ser uma das principais cidades receptoras da mão-de-obra ociosa da região, e terceiro, a vinculação e readaptação da cidade ao sistema de transporte integrado à economia da região Norte, que Ponta Grossa passou a desenvolver, inicialmente com o café - quando este produto, na fase final do seu ciclo, passou também a ser escoado pelo porto de Paranaguá -, e posteriormente com a soja.

A figura nº 2 demonstra a transferência regional da economia paranaense - o que é típico nas economias formadas por ciclos -, de uma região em queda (Sul), para uma região em ascensão (Norte). A comparação dos depósitos bancários em contas correntes, entre as duas regiões, durante meados da década de cinquenta - com a economia já aquecida com a atividade cafeeira - demonstram que na região Norte, muitos municípios recém

Figura 2



Fonte: IBGE - DEF - ESTADO DO PARANÁ

ESTADO DO PARANÁ
DEPÓSITO NAS PRINCIPAIS PRAÇAS
BANCARIAS EM DEZEMBRO DE 1955

criados, passaram a participar efetivamente da economia da região, apresentando um montante de capital circulante considerável entre os diversos segmentos da população. Em contrapartida, a região Sul aponta para os poucos municípios que participaram dos ciclos do ouro, pecuária, erva-mate e madeira e que apresentavam menores índices de depósitos bancários entre a população - com exceção de Curitiba, Paranaguá e Ponta Grossa, que participaram, com maior ou menor intensidade, de todos os processos da economia do Paraná.

Os índices ainda indicam que a atividade agrícola iniciada com o café ampliou a ocupação territorial do estado, possibilitando a criação de novos municípios que passaram a participar integralmente da economia da região; ao contrário dos primeiros ciclos que se desenvolveram no Sul, que concentrou em algumas cidades estratégicas, a maior parte das riquezas acumuladas com as atividades econômicas.

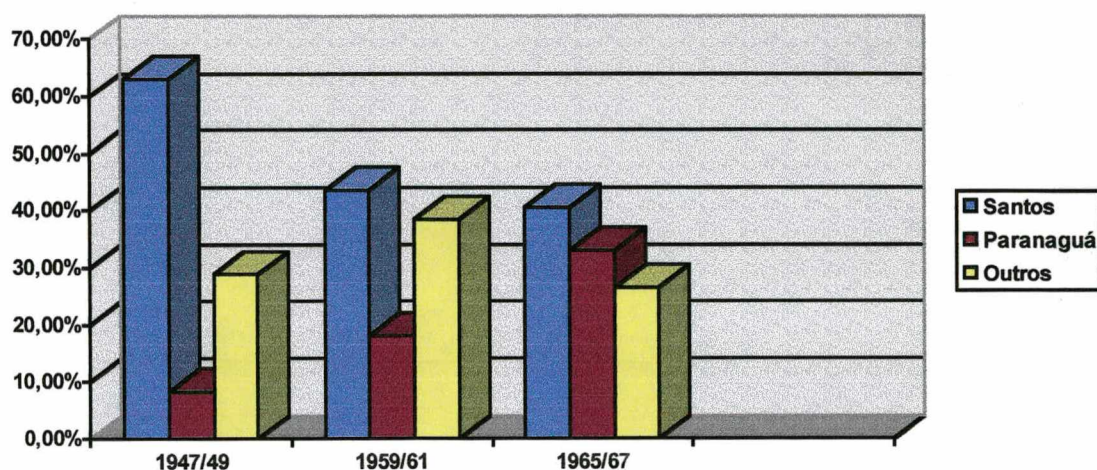
A atividade cafeeira no Paraná constituiu-se numa continuidade do processo paulista. A maior parte das exportações do norte do estado eram inicialmente realizadas através do Porto de Santos, aproveitando a infra-estrutura já existente no estado de São Paulo.

O Porto de Santos detinha até o final da década de quarenta, mais de 60% das exportações de café do Brasil. A maior participação do Paraná nas exportações desse produto somente aconteceu com a construção da "Rodovia do Café" (BR-376), em

1961, que passa por Ponta Grossa, e com a ampliação e aparelhamento do Porto de Paranaguá. Durante os anos sessenta, ocorre uma maior equanimidade entre a participação dos Portos de Santos, Paranaguá e outros (Rio de Janeiro e Vitória), na movimentação das exportações de café (GRÁFICO nº2).

GRÁFICO nº2

PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS NAS EXPORTAÇÕES DE CAFÉ



Fonte: IBC - Anuário Estatístico do café, 1968.

Org.: o autor.

Ponta Grossa, mesmo com a crescente participação do Porto de Paranaguá nas exportações de café, deixou de ter a mesma importância que desempenhara com a erva mate. A retomada da participação da cidade na economia paranaense somente viria a acontecer com a cultura da soja, que além de substituir o café em grande parte do território paranaense, ainda se estenderia ao

Mato Grosso do Sul e Paraguai, que utilizariam a infra-estrutura de exportação paranaense.

A exemplo do que havia acontecido com a erva-mate e a madeira, a participação de Ponta Grossa com a soja não se limitou à estocagem e comercialização do produto. Junto com a sua função de entreposto comercial, a cidade desenvolveu paralelamente a atividade industrial.

Para isto foi elaborado pela administração municipal de 1969²², o Plano de Desenvolvimento Industrial (PLADEI), que criou o Distrito Industrial de Ponta Grossa (Parque Industrial), situado ao longo da Rodovia do Café (BR-376) e da ferrovia, que ligam Ponta Grossa à Curitiba. O PLADEI, através da concessão de estímulos fiscais e doações de terrenos no distrito industrial, conseguiu organizar em Ponta Grossa um grande complexo de extração de óleo e farelo de soja, que, por ser implantado no principal entroncamento rodo-ferroviário do estado, dinamizou a economia paranaense no setor.

Além das indústrias relacionadas com a soja, o programa facilitou a instalação de outros setores industriais, destacando-se as indústrias de fiação, tecelagem, confecção, alimentícias, fertilizantes, calçados, máquinas agrícolas, rações, plásticos, bebidas, etc.

A participação efetiva de Ponta Grossa nos novos rumos da economia paranaense, com a implantação de agro-indústrias e a

²² Prefeito Cyro Martins.

organização e estruturação do transporte rodoviário, transformaram a cidade em polo de atração. A quantidade de pessoas que migraram para a cidade, ao longo das últimas décadas foi muito além da capacidade de absorção de mão-de-obra que o novo sistema permitia. Ponta Grossa rapidamente contabilizou um dos maiores índices de favelização da região sul do Brasil. (LOWEN, 1990, p. 51).

Desta forma, o segundo período de destaque da economia de Ponta Grossa em nada tem haver com o primeiro. O sistema, que promoveu a cidade de entreposto comercial para uma cidade industrializada, provocou um inchaço populacional que muito diferencia a cidade daqueles tempos vividos no início do século. Paralelamente a estes ajustes da economia nacional, o transporte ferroviário - sucateado em todo o Brasil -, deixou de ter a mesma importância do início do século, sendo paulatinamente substituído pelo transporte rodoviário.

3. REDE FERROVIÁRIA - O MITO

3.1. O TRANSPORTE FERROVIÁRIO

As últimas quatro décadas do século passado e a primeira deste assinalaram um dos principais períodos da economia brasileira, voltada para a produção extensiva e em larga escala, de matérias-primas e gêneros tropicais destinados à exportação. Para isto concorreram ao mesmo tempo, estimulando-se reciprocamente, fatores externos e internos. Entre aqueles encontra-se o grande incremento adquirido pelo comércio internacional, fruto de uma ascensão do nível de vida das populações da Europa e EUA, resultado da industrialização e do aperfeiçoamento técnico, tanto material - os sistemas de transporte - como da organização do tráfico mercantil e financeiro. A conjuntura interna tornou-se igualmente favorável quando houve a substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre, incrementado através da imigração subvencionada. (PRADO JÚNIOR, 1945, pp. 207/208).

A infra-estrutura para movimentar, através das grandes distâncias do território brasileiro, os volumes imensos da produção agrícola do país, destinada à exportação, foi estimulada pela finança internacional. Estradas de ferro, empresas de mineração, linhas de navegação, etc., foram organizadas para atender tão somente aos interesses comerciais estrangeiros.

Os investimentos em transportes realizados no Brasil, no fim do Segundo Império, que poderiam ter sido fator de integração do mercado nacional, orientaram-se exclusivamente para a exportação, tornando as ferrovias brasileiras dependentes exclusivamente das exportações e dos preços internacionais dos produtos de exportação brasileiros. (VIEIRA, 1975, P.24).

O transporte ferroviário no Brasil, implantado a partir de 1850, tinha como principal função, servir de complemento à navegação. As primeiras ferrovias do país eram de pequenas extensões, entre um porto e as regiões interioranas, produtoras das principais safras²³, e não formavam uma rede integradora.

Mesmo assim, as ferrovias implantadas na primeira metade deste século contribuíram expressivamente para o início da formação da infra-estrutura do território nacional, criando novos centros econômicos, ampliando a fronteira agrícola e estabelecendo a comunicação terrestre em parte do país.

Tais estradas de ferro desempenharam papel importante em nossa economia, a ponto de, em muitas regiões do país em início deste século avaliar-se geralmente a importância de uma cidade pelo fato de ser ou não servida pelos trilhos. (LOBO, 1973, p.130).

Até a década de quarenta deste século, a ferrovia cumpriu a sua função na estrutura de exportação da economia brasileira. Porém, a partir desta época, entrou em processo em estagnação. A falta de sentido econômico nos traçados primitivos, a

²³ Café, açúcar, cacau, gado, erva-mate, etc.

desarticulação entre os sistemas regionais, o desaparelhamento do parque ferroviário, o baixo rendimento dos trechos de tráfego intenso e a concorrência das rodovias e da aviação comercial, levaram o sistema a uma queda vertiginosa. (GALACHE & ANDRÉ, 1975, p.392).

As ferrovias exploradas pela União, implantadas por várias empresas concessionárias, ao longo de um século, sem qualquer plano estrutural, com bitolas variando de 0,60 m a 1,60 m, algumas vezes com subvenção por quilômetro de linha construída, careciam, na sua maioria, de condições técnicas para realizar um transporte econômico e eficiente. As deficiências do transporte ferroviário chegaram ao seu extremo na década de sessenta, o que determinou a criação, em 1962, da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Contudo, a providência não mostrou efeito algum, pois a Rede havia herdado um campo de trabalho despadronizado, infra-estrutura inadequada, equipamento ineficiente e uma autonomia fictícia. (PEIXOTO, 1977, pp. 124-159),

Melhor sistema para transportar grandes cargas a grandes distâncias²⁴, a ferrovia normalmente torna-se ideal para atender a áreas já desenvolvidas economicamente e sua construção somente se justifica quando o tráfego já tiver atingido elevada intensidade. Assim os ramais antieconômicos do sistema vêm sendo erradicados gradativamente até somarem aproximadamente dez mil

²⁴ O transporte ferroviário é considerado excelente para grandes cargas a uma distância entre 300 a 1.000 km.

quilômetros - 30% de toda a malha brasileira (*ibid.*, p.162). Os vinte mil restantes, que se concentram principalmente nas regiões sul e sudeste, considerados lucrativos ou com possibilidades de tornarem-se lucrativos, deverão entrar no programa de privatização de empresas estatais rentáveis.

3.2. O TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM PONTA GROSSA

A implantação da ferrovia no Paraná (TOMÉ, 1983), iniciou-se em 1880 com a construção do trecho que liga Curitiba à cidade portuária de Paranaguá. Com aproximadamente 110 quilômetros de extensão, a obra foi concluída em fevereiro de 1885, pela "Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésilien"²⁵.

Após a inauguração da linha, a concessão foi transferida para a "Compagnie Générale des Chemins de Fer Paraná", de capital francês, com sede em Curitiba, a qual construiu o ramal Morretes - Antonina²⁶ em 1892, e prolongou a linha tronco, primeiro até Porto Amazonas²⁷, depois até Ponta Grossa (1894). Esta linha, com 183 Km de extensão, tinha como objetivo inicial a ligação dos portos com o interior, em razão da expansão do povoamento do

²⁵ Nesta obra merece destaque o engenheiro João Teixeira Soares que passou a orientar os trabalhos do empreendimento, substituindo os técnicos italianos contratados para a obra, que haviam desistido da empreitada em função das dificuldades de transpor a Serra do Mar. O brasileiro passou a coordenar os trabalhos, vencendo abismos de até 900 metros de altura, abrindo viadutos com leitos de pedra, construindo pontes aéreas e perfurando 14 túneis em pedra.

²⁶ Cidade portuária paranaense que movimentou parte das exportações da região no início do século. Atualmente, com o porto praticamente desativado, participa em parte do escoamento do escasso carvão paranaense.

²⁷ Porto fluvial do rio Iguaçu.

estado e para atender a demanda crescente de produtos exportáveis²⁸.

Em 1902, as ferrovias paranaenses foram encampadas pelo governo da União, que constituiu a Estrada de Ferro Paraná, a qual foi arrendada em 1904 ao engenheiro Carlos João Westerman, e posteriormente arrendada à Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande.

GONÇALVES e PINTO (1983), comentam sobre a inauguração extra-oficial da Estrada de Ferro do Paraná em Ponta Grossa, por soldados da Revolução Federalista - relato de Ribas Silveira, no jornal "Tapejara", nº 22, sob o título "Chegada do Exército Libertador em Ponta Grossa, em 1894".

Anteriormente à chegada de Gumerindo ²⁹ (em data não determinada) o "General" Pirajibe que se dirigia para o norte a fim de ocupar Itararé, esteve em Ponta Grossa, a frente de 600 maragatos, impondo impostos e empréstimos de guerra, extorquindo 8 contos de réis da população. Somente em 1º de março de 1894, chegou Gumerindo Saraiva à Ponta Grossa, chefiando um comboio de 120 vagões puxados por 22 locomotivas que avançou pela linha férrea que foi assim inaugurada, extra-oficialmente, mesmo sem terem sido socados os dormentes de Oficinas até a estação.[...] O exército libertador chegou trazendo 5.000 homens e um esquadrão que desfilou pelas ruas da cidade.

Depois de acabada a linha entre Paranaguá e Ponta Grossa, a "Compagnie Generale", ainda no final do século passado, iniciou a partir de Ponta Grossa duas frentes de ampliação da ferrovia:

²⁸ Erva-mate e madeira.

²⁹ Líder da Revolução Federalista de 1893, que eclodiu no Rio Grande do Sul.

uma rumo ao norte em direção à Itararé (SP) e outra, ao sul, em direção ao rio Iguaçu, para que houvesse a integração do transporte fluvial³⁰ com o ferroviário. (FIGURA nº 3).

Muitos dos trabalhadores que participaram da implantação dos trilhos dessas duas frentes de ampliação foram imigrantes³¹, que se estabeleceram ao longo das linhas, aumentando os núcleos povoadores europeus já existentes. As colônias próximas da estrada de ferro puderam comercializar excedentes de produção agrícola através da sua estrutura, acelerando o crescimento econômico e determinando a permanência definitiva desses imigrantes no sul do estado do Paraná - "Paraná Pioneiro" ou "Paraná Tradicional".

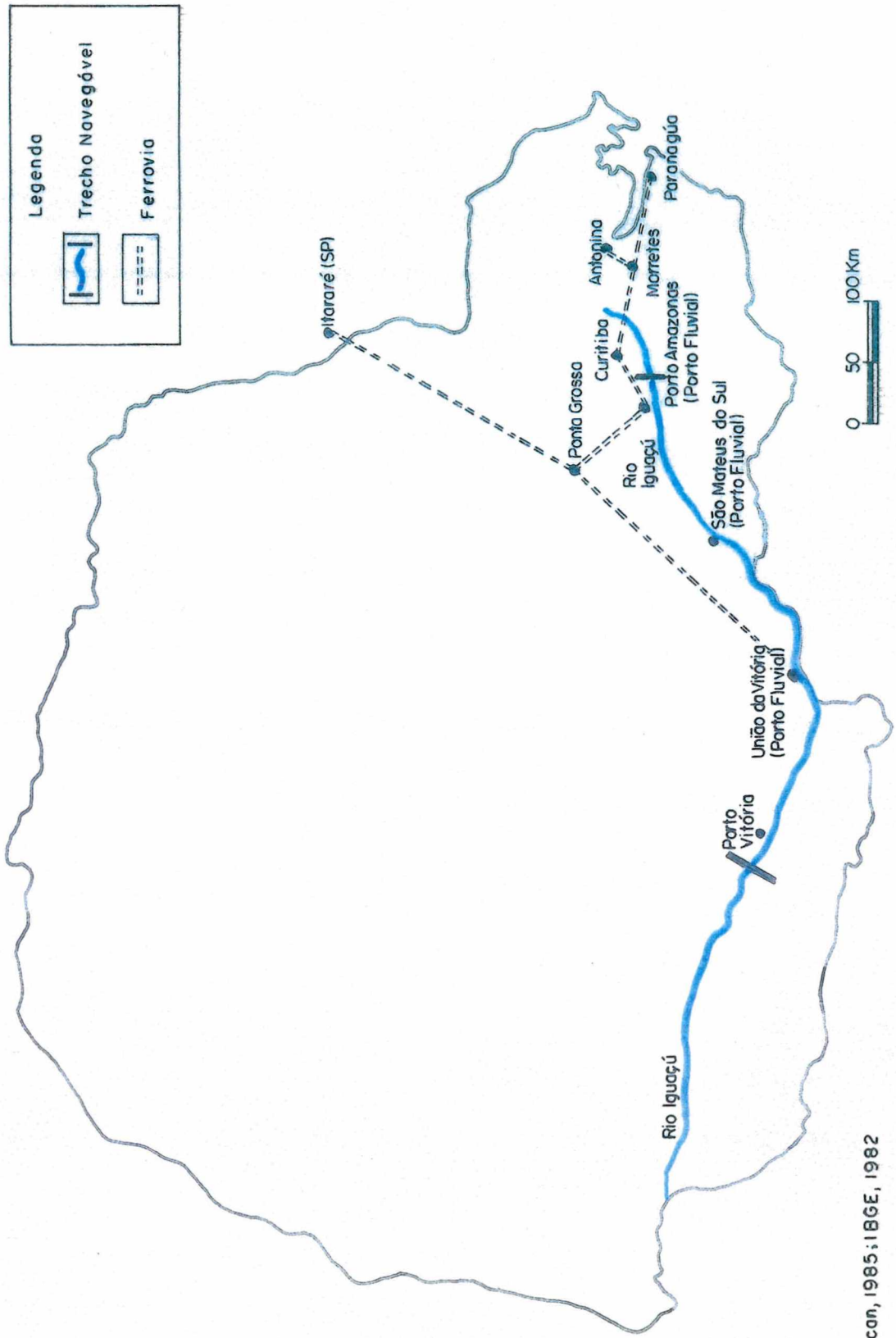
Ainda nesta época iniciaram-se os projetos para a ligação ferroviária entre o Sudeste e a região Sul do país, através de um eixo longitudinal que partiria de Itararé (São Paulo), até Santa Maria (Rio Grande do Sul). Este eixo orientou-se, em linhas gerais, no sentido dos antigos caminhos de gado (FIGURA nº 4).

Em 1890, Teixeira Soares constituiu a "Compagnie de Fer Sud Ouest Brésilien", com capital europeu, para a qual passou a concessão da ferrovia Itararé (SP) - Santa Maria (RS). Em junho de 1891, a União autorizou a transferência da construção da maior parte da linha para a Companhia União Industrial dos Estados do

³⁰ Durante o período de 1882 a 1953, o rio Iguaçu foi utilizado a navegação no trecho entre Porto Vitória e Porto Amazonas. União da Vitória, São Mateus do Sul e Porto Amazonas foram as principais cidades portuárias do Vale do Iguaçu. (LAZIER, 1985, p.15)

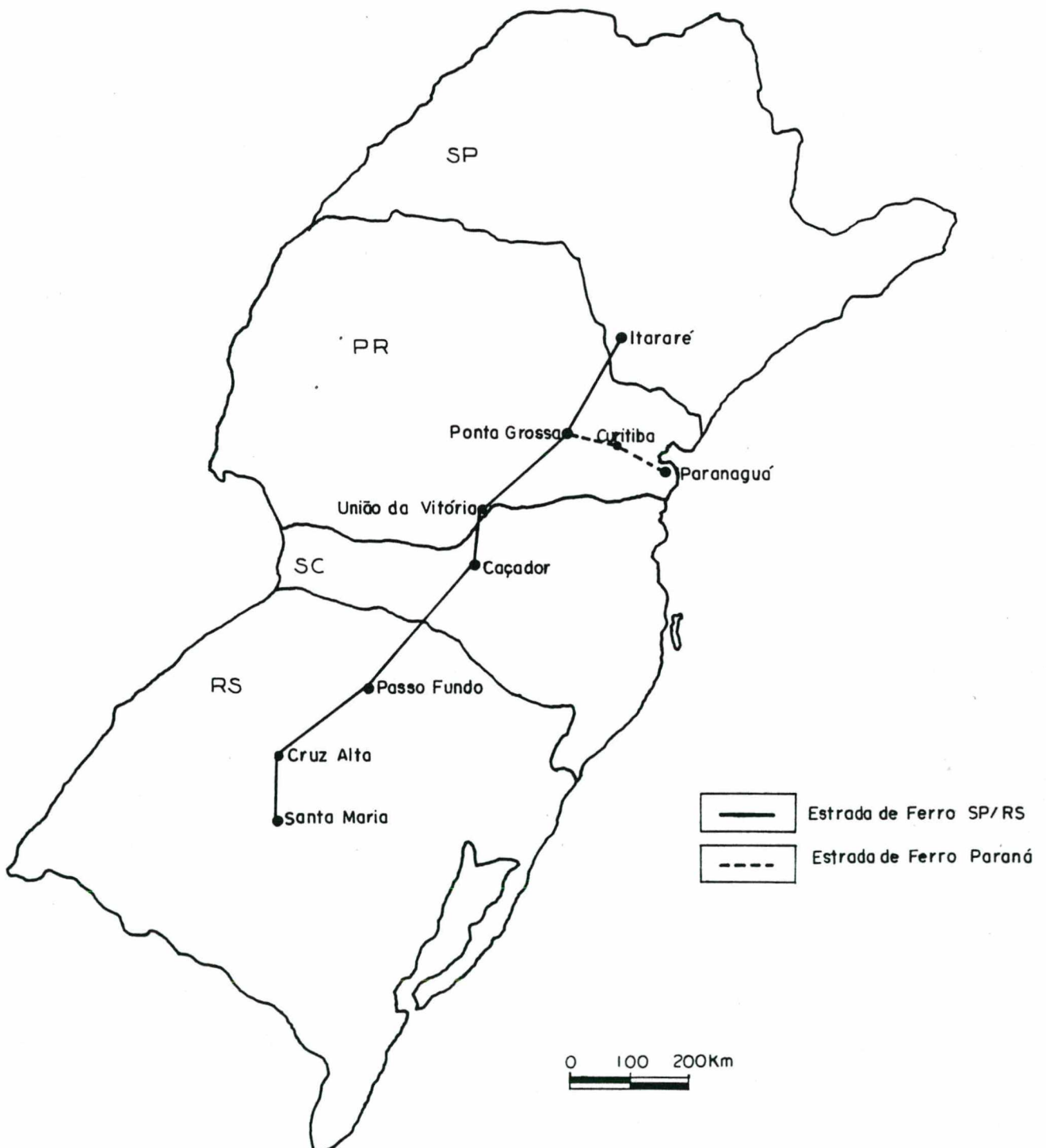
³¹ A maioria era formada por poloneses e ucranianos.

Figura 3
Sistema Ferroviário do Paraná e Portos Fluviais do Rio Iguaçu - Séc. XIX



Fonte: Wons, Iarascan, 1985; IBGE, 1982
 Org : O Autor

Figura 4
Estrada de Ferro SP/RS em Conexão
com a Estrada de Ferro Paraná - 1900



Brazil, ou seja, todo o trecho de Itararé a Cruz Alta (RS), com exceção do trecho de Santa Maria a Cruz Alta, que ficou concessionado para a "C. F. Sud Ouest Brésilien".

Em 1894, a Companhia União Industrial dos Estados do Brazil transferiu a concessão da ferrovia Itararé - Cruz Alta para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande.

Em 1901, esse trecho sofreu uma divisão: a linha norte, entre Ponta Grossa e São Paulo, e linha sul, entre Ponta Grossa e a conexão com a linha Santa Maria - Rio Uruguai, no limite dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

A partir de 1910, a SP-RS passou a dominar, além da linha Itararé - Rio Uruguai, a Estrada de Ferro Teresa Cristina, no sul de Santa Catarina, e toda a malha ferroviária paranaense, incluindo a linha Paranaguá - Curitiba - Ponta Grossa, e outros ramais menores.

Dominada pelo Sindicato Farquhar³² através da "Brazil Railway Company", a São Paulo - Rio Grande passou a ser uma grande empresa, construtora, administradora e arrendatária de uma gigantesca malha ferroviária espalhada pelos estados do sul, monopolizando os transportes.

Inaugurada em 1904, esta linha, em virtude de sua articulação com a Estrada de Ferro Sorocabana (SP), com a ferrovia que liga Porto União à São Francisco do Sul (SC) e com a Estrada de Ferro Paraná, além de possibilitar conexões com as ferrovias do Uruguai, Argentina e

³² Por "sindicato" entendia-se a associação de capitalistas interessados numa mesma empresa, que colocavam seus títulos em comum, para que na venda destes não houvesse alteração de preços.

Paraguai, tornou-se a principal via de circulação ferroviária do país. Ao contrário das demais linhas brasileiras que compunham bacias comerciais voltadas para o comércio exterior, esta linha traçada no sentido norte-sul beneficiava o comércio inter-regional, integrando as duas regiões mais desenvolvidas do Brasil. (TOMÉ, 1983, p.49).

No ano de 1917, a *holding* "Brazil Railway Company" entrou em concordata, arrastando junto a coligada Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. A construção da Estrada de Ferro Brazil - Paraguay não se concretizou, ficando o trecho construído entre São Francisco (SC) e Porto União (SC) como um ramal da linha tronco. A sonhada e já projetada ligação entre São Francisco e Porto Alegre, passando por Florianópolis e destinada a fazer junção com a Estrada de Ferro Teresa Cristina, não saiu do papel.

Em 1940, tendo em vista que quase todas as ferrovias do Paraná estavam operando aquém da sua potencialidade total, o governo da União, através de decreto encampou-as, transformando as linhas numa única rede dirigida por um único diretor, na condição de autarquia: surgia a RVPSC (Rede Viação Paraná - Santa Catarina), que em 1962 passa a compor a Rede Ferroviária Federal S.A., empresa de economia mista - "holding"-, que abarcou sob sua administração, além da RVPSC, dezessete outras estradas nacionais.

3.3. MITIFICAÇÃO DA FERROVIA

A implantação da ferrovia contribuiu formidavelmente no processo de transição entre uma sociedade exclusivamente rural para uma sociedade em vias de urbanização, com início na primeira fase dos ciclos da erva-mate e da madeira, a partir de 1870, com a vinda de imigrantes nacionais e estrangeiros para Ponta Grossa³³.

A atividade comercial, aliada à localização geográfica estratégica, que sempre foi o referencial econômico da cidade, desde a sua origem, dinamizou-se com o transporte ferroviário e as transformações sócio-econômicas até então ocorridas, sucederam-se de forma mais rápida, ampliando a configuração urbana.

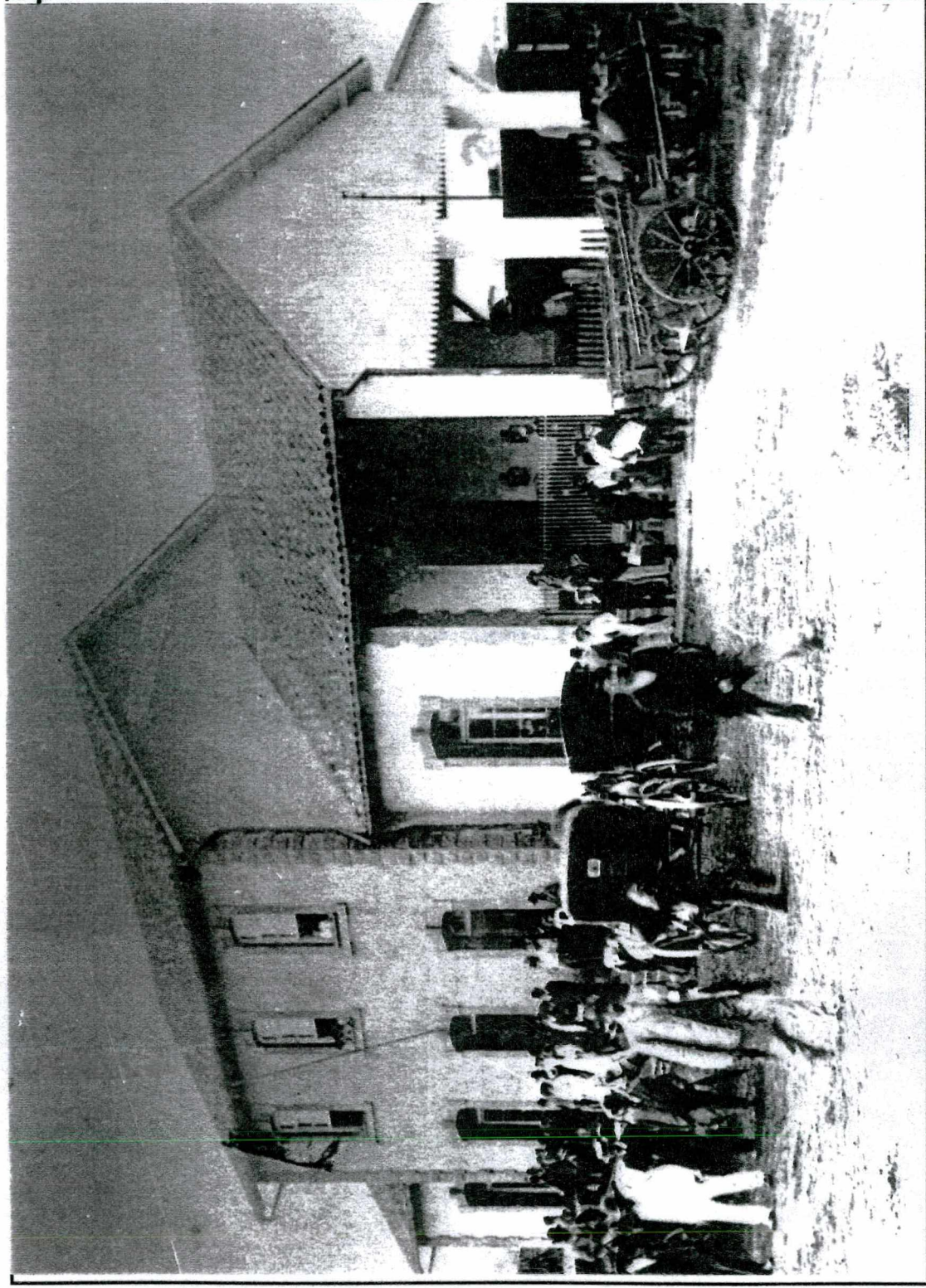
Visando facilitar as exportações paranaenses, surgiu o transporte ferroviário. O projeto de construção original, em 1871, da Estrada de Ferro do Paraná configurou um empreendimento vultoso. Como justificativa apresentada pelos poderes constituídos, a nível provincial, a via férrea passou a ser denominada de estrada econômica."(KROETZ, 1985, P.171).

Assim, em terreno doado pela Prefeitura Municipal, foi construído o prédio da "Estação Paraná"³⁴ - estação de carga e passageiros, de pequenas proporções -, que operava junto à linha da Estrada de Ferro do Paraná, entre Ponta Grossa e Curitiba, inaugurada em março de 1894 (FOTOGRAFIA n°3). Em dezembro de 1899

³³ Alemães, poloneses, ucranianos e italianos.

³⁴ Tombada pelo Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná, em 1990.

Fotografia 3 - Estação Paraná (1894)



Fonte: Departamento de História da UEPG

foi inaugurada a nova estação: Estação Ponta Grossa (FOTOGRAFIA nº4), anexa à linha da Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande de Sul, que viria a ser inaugurada em maio de 1907.

Denominada inicialmente de Roxo Rodrigues³⁵ e construída próxima à antiga, a Estação Ponta Grossa, passou a desempenhar as funções da Estação Paraná, ficando esta, apenas prestando um serviço complementar ao transporte de cargas. Construída em um edifício de dois pavimentos, numa arquitetura denominada Imperial³⁶, esta estação possuía infra-estrutura necessária para atender à crescente demanda da circulação de cargas e passageiros que Ponta Grossa e região experimentavam nessa época.

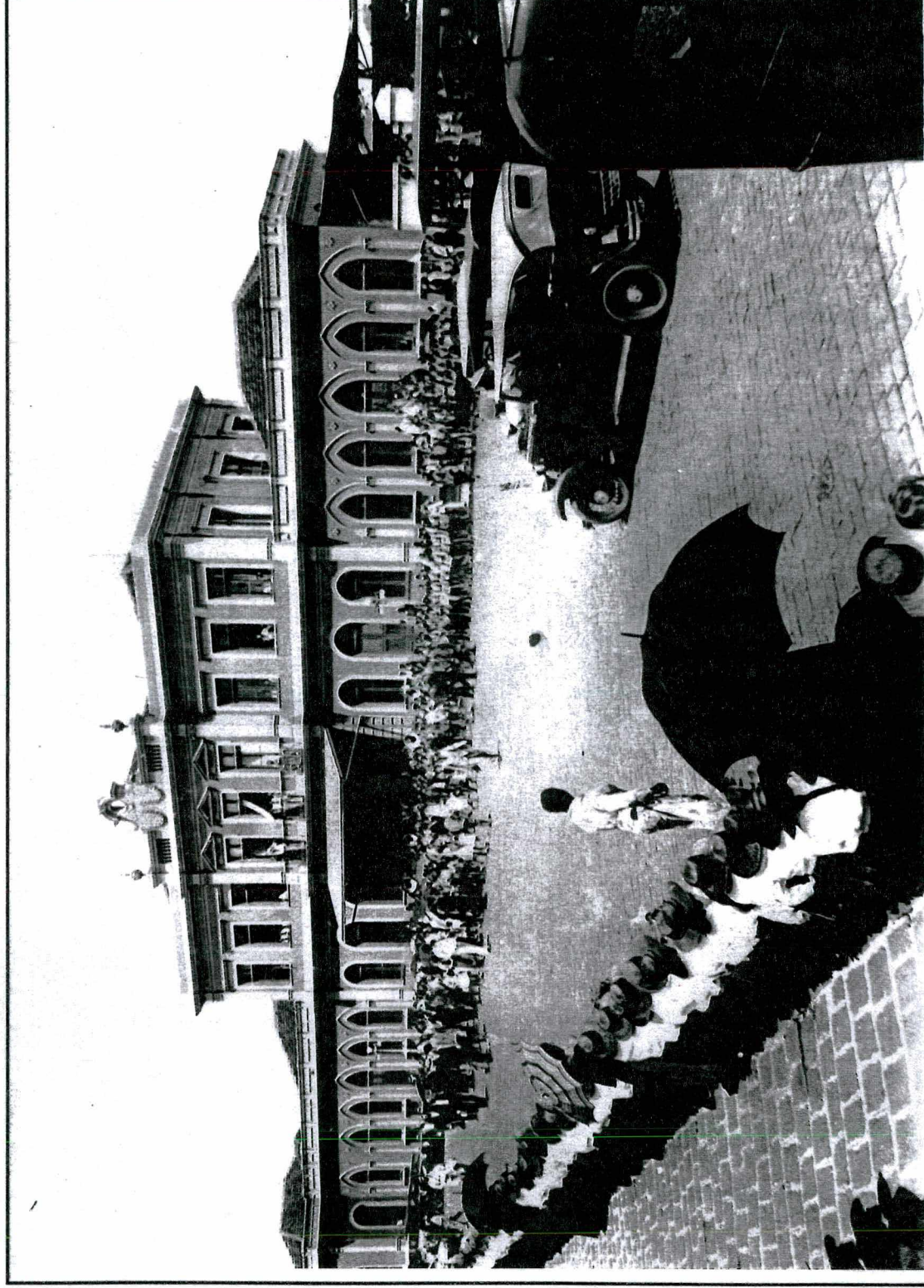
A cidade, que já possuía alguns elementos urbanos importantes³⁷, obteve 'com a ferrovia, um grande impulso' no seu desenvolvimento urbano. A rede ferroviária, uma das mais importantes empresas da época, instalou-se na cidade com uma grande infra-estrutura: pátios para manobras e armazenamento de comboios; oficinas; estações de cargas e passageiros; depósitos de vagões, locomotivas e cargas; usinas de tratamento de dormentes e trilhos; além de escolas profissionalizantes, hospital, armazéns e vilas operárias, que transformaram Ponta

³⁵ Homenagem ao Diretor Presidente da São Paulo Railway Antônio Roxo de Rodrigues, que interveio politicamente para que o entroncamento e a infra-estrutura da ferrovia da linha São Paulo/Rio Grande ficasse na cidade de Ponta Grossa e não em Irati, como previa o projeto original.

³⁶ A Estação Ponta Grossa guarda em seu interior rico acervo em madeira maciça nas suas escadarias, bilheterias, portais e janelas. Essa estação também está tombada pelo Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná.

³⁷ Exemplos: Lojas comerciais, Correio(1836), Câmara Municipal(1850), Teatro(1873) e Banda de música(1870).

Fotografia 4 - Estação Ponta Grossa (1907)



Fonte: Departamento de História da UEPG

Grossa num dos principais e mais bem equipados centros urbanos da região Sul.

A maior integração à economia nacional condicionou à iniciativa privada o estabelecimento de pequenas e médias empresas que industrializavam, armazenavam e comercializavam os produtos transportados pela ferrovia, com destaque para a erva-mate, madeira e gado.

Na década de trinta, considerada o auge da economia de Ponta Grossa, a cidade, com aproximadamente quarenta mil habitantes, contava com um número expressivo de empresas ligadas ao comércio, indústria e serviços. O álbum comemorativo de Ponta Grossa, de 1936, demonstra numericamente esta realidade³⁸: 12 casas atacadistas, 180 armazéns de cargas, 19 casas de ferragens, 9 casas atacadistas de erva-mate, 18 depósitos de erva-mate, 24 açougues, 5 firmas mercadoras de gado, etc. Na indústria os números confirmam as primeiras décadas do século como um período próspero da economia da cidade: 7 fábricas de carnes (conserva), 1 de cerveja, 7 de móveis, 19 de café, 3 de móveis, 1 de pregos, 3 de doces, 2 de massas alimentícias, 23 de roupas, 9 de cal, 4 de sabão, 36 de farinha, 2 de laticínios, 2 de tintas, 6 de calçados, 6 de bebidas alcóolicas, 15 de ferragens; além de 14 serrarias, 3 curtumes, 9 olarias, 4 marcenarias, 10 carpintarias, 6 funilarias, 16 ferrarias, etc.

³⁸ Álbum comemorativo da gestão do Prefeito Albary Guimarães (1936), organizado por Adar de Oliveira e Silva.

Essas empresas dinamizaram a economia da cidade, sobretudo em relação à absorção de um número significativo de mão-de-obra, iniciando um processo de migração interna da região sul do Paraná à Ponta Grossa. Mas foi a Ferrovia que criou a maior oferta de empregos na região³⁹. Diretamente, no quadro funcional da Rede e indiretamente com a prestação de serviços e fornecimento de matéria-prima e equipamentos.

A grande quantidade de empregos gerada a partir da implantação da Ferrovia, criou uma nova classe de trabalhadores na cidade, que muito influenciou a sociedade pontagrossense. Alguns benefícios trabalhistas⁴⁰ caracterizavam a Rede Ferroviária como a melhor opção de emprego para a força de trabalho existente. Em entrevista realizada com trinta aposentados ferroviários (ANEXO 1), que trabalharam na Rede Ferroviária - Ponta Grossa, entre 1930 e 1970, foi possível perceber que na primeira metade do século, guardadas as devidas proporções, a Ferrovia se equivalia à Petrobrás ou Banco do Brasil, nas décadas de setenta e oitenta, com relação ao *status* que a empresa simbolizava perante a sociedade e aos benefícios que oferecia.

Entre os entrevistados, desde o mais simples "guarda-freio", até os que desempenharam cargos de chefia, a maioria (88%) disse estar satisfeita em ter trabalhado na Rede

³⁹ Somente na oficina de vagões trabalhavam mais de quinhentos operários.

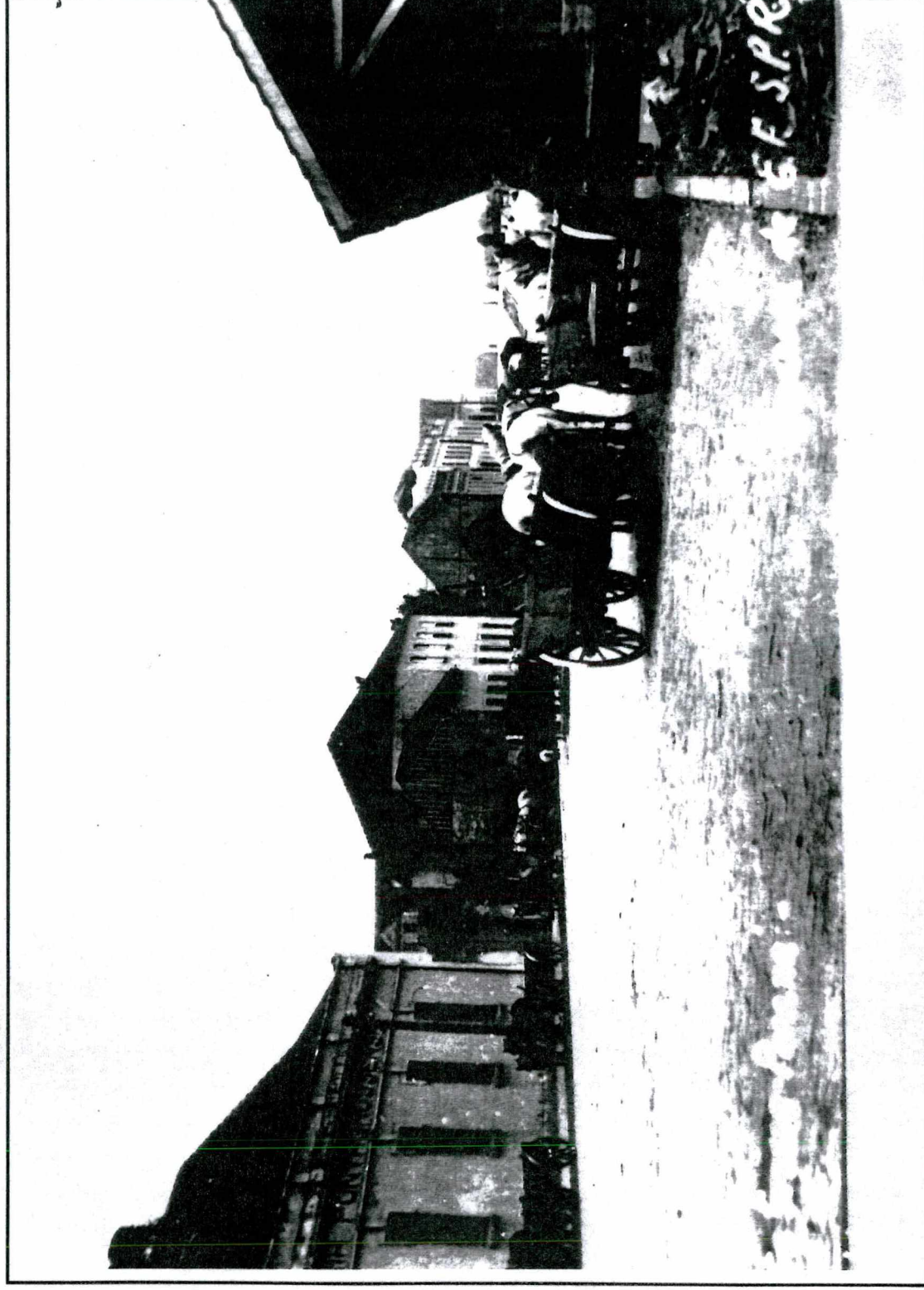
⁴⁰ Assistência médica, crédito no comércio, estabilidade de emprego e viagens barateadas.

Ferroviária, neste período. A estabilidade de emprego; a política de ascensão de níveis; a moradia de boa qualidade, organizada em vilas de operários ferroviários; a regularidade do pagamento mensal e um poder de compra acima da média da classe assalariada, determinavam a boa relação do ferroviário com a empresa e com a comunidade.

A relação da ferrovia com a cidade, foi porém, mais ampla do que a formação de uma classe trabalhadora influente. Além da importância econômica que o cruzamento ferroviário trouxe à cidade, houve paralelamente, uma dinamização do comportamento social e cultural do pontagrossense. Em função da cidade ter uma das maiores infra-estruturas da ferrovia e ser um importante entreposto comercial, tornando-se, portanto, parada obrigatória dos trens que vinham de Curitiba e dos que circulavam entre São Paulo e Rio Grande do Sul, com extensão ao Uruguai e Argentina, arranjou-se próximo à Estação Ponta Grossa (estação de passageiros), uma infra-estrutura para atender aos visitantes composta de hotéis, pensões, bares, restaurantes, lojas de varejo, além daquelas edificações destinadas às cargas: depósitos, armazéns. (FOTOGRAFIA Nº 5).

A praça João Pessoa (denominada Munhoz da Rocha até os anos trinta), situada em frente à estação Ponta Grossa, transformou-se num espaço público importante para a cidade. Sendo a ferrovia o meio de transporte de passageiros mais utilizado na época, este espaço foi palco de intensas demonstrações populares de convivência urbana. Os trens, principalmente os da linha São

Fotografia 5 - Rua Benjamim Constant (Depósito de Cargas e Estabelecimentos Comerciais)



Fonte: Departamento de História da UEPG

Paulo-Rio Grande, muitas vezes traziam passageiros ilustres⁴¹, que chamavam a atenção da população, transformando o local em ponto de encontro e de festividade (FOTOGRAFIA n° 4)⁴².

Em função disto, o espaço do Pátio Central da Rede Ferroviária e proximidades, passou a ter uma simbologia própria. Não apenas relacionada com o desenvolvimento econômico, impulsionado pela ferrovia, mas também como um espaço onde a população de Ponta Grossa experimentou de forma intensa a vida em público.

Em seu plano específico, a cidade pode se apoderar das significações existentes, políticas, religiosas, filosóficas. Apodera-se delas para as dizer, para expô-las pela via - ou pela voz - dos edifícios, dos monumentos, e também pelas ruas e praças, pelos vazios, pela teatralização espontânea dos encontros que nela se desenrolam [...]. (LEFEBVRE, 1991, P.62)

Com a urbanização, surge a ideologia do crescimento. A cidade certamente relaciona o seu ponto estratégico com a implantação do transporte ferroviário, que acenava como um fator fundamental ao recente capitalismo brasileiro.

Com os trilhos instalados, a expectativa da população da cidade vai além do próprio mito que a ferrovia em si representava.

⁴¹ Políticos nacionais, personalidades artísticas e militares, etc.

⁴² Fotografia da Estação Ponta Grossa no dia da chegada do Presidente Getúlio Vargas à Ponta Grossa (set./out. de 1930).

A organização ferroviária é um sistema constituído de um complexo coerente e específico de estruturas e de comportamentos, cuja compreensão, exige dissociação prévia desses elementos.[...] A modalidade dos transportes é essencialmente econômica e social, porque produz fatos econômicos e sociais. Neste caso, o sistema ferroviário no princípio envolveu estruturas e comportamentos ligados a determinados objetivos, que se impuseram simultaneamente." (VALLE, 1974, *apud* KROETZ, 1985, p.50).

No jornal "O Progresso", de Ponta Grossa, em 1912, é apresentada a seguinte matéria:

Ponta Grossa é o centro do Paraná, incontestavelmente é o centro de sua vida commercial e industrial. Asseguram-lhes, fatalmente, essas qualidades preponderantes, a posição da cidade no mappa estadoal, o facto della ser no futuro o ponto de partida de ramais ferroviários, ponto obrigatório de parada de trens, e ponto de cruzamento de importantes estradas de rodagem de penetração. [...] Um dos segredos do progresso local, que transformou o burgo apagado de há dez anos atrás na urbs agitada e triumphal de hoje foi, indubitavelmente, a vontade enérgica e indomável do povo pontagrossense. Essa vontade poderosa é que vai fazendo surgirem os melhoramentos que outhorgarão à princeza dos campos o título incontestável de cidade ideal. (O Progresso, 20 de jul. de 1912, p. 1).

Com a implantação da ferrovia, a cidade cria e amplia novas indústrias e estabelecimentos comerciais. É o reflexo da evolução do processo econômico da região e do país, que possui todos os ingredientes necessários para compor a idéia generalizada de progresso: acumulação de capital dos empresários envolvidos com o comércio; acervo tecnológico com os equipamentos

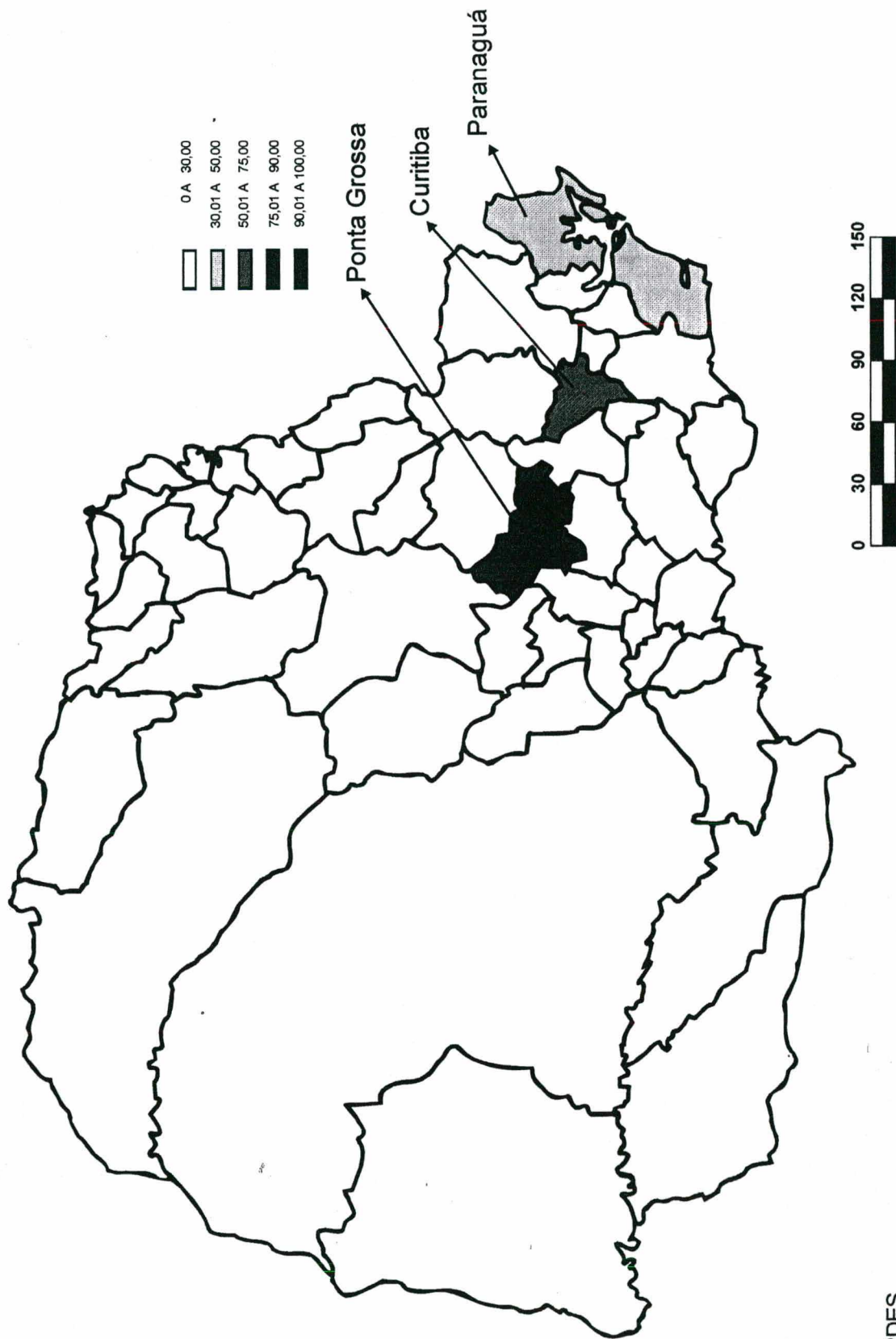
da Rede Ferroviária; poder de compra que permitia a contínua utilização dos equipamentos de lazer, que a cidade passaria gradativamente a oferecer, e a representatividade simbólica que todo o processo tinha perante a população.

Na década de vinte, o sonho predestinado estava se realizando. Ponta Grossa já era a mais "próspera" cidade do interior do estado, contava com equipamentos incomuns para a época: calçamento, telefone, água encanada, rede de esgoto, hospital e possuía uma vida cultural bastante intensa, a ponto de ser comparada com Curitiba e de algumas pessoas considerá-la melhor estruturada para ser a capital do Estado.

O processo de urbanização de Ponta Grossa, neste período, foi bastante acelerado, em comparação aos demais municípios do Paraná. Segundo IBGE/IPARDES, 1993, no ano de 1930, apenas três municípios apresentavam taxas de urbanização superiores à 30%: Paranaguá com taxa superior aos 30%, Curitiba acima dos 50% e o município de Ponta Grossa com taxa de urbanização que ultrapassava os 75%. (FIGURA nº 5).

No relatório de pesquisa **O Povo faz a História - Ponta Grossa 1920 - 1945** (SILVA, CHAVES, SACHELLI, 1994), consta que a cidade, durante este período, contava com uma variedade e quantidade de atividades culturais e desportivas bastante interessantes.

Figura 5
Taxa de Urbanização dos Municípios - 1930



No esporte, havia várias modalidades que movimentavam a cidade: torneios de basquete, boxe, "falst-ball"⁴³, tênis, pingue-pongue, patinação e o turfe que acontecia no Jóquei Club de Ponta Grossa. Havia ainda a Liga Pontagrossense de Desportos⁴⁴, que organizava os campeonatos de futebol entre os clubes esportivos. Destaque, neste sentido, para o Operário Ferroviário Esporte Clube, clube esportivo fundado em 1912 para atender aos funcionários da Rede Ferroviária. O clube e o estádio de futebol - Germano Kruger - foram construídos próximos às oficinas da rede ferroviária e até 1994 fora a equipe de futebol profissional que representou Ponta Grossa nos campeonatos estaduais e nacionais (2ª e 3ª divisões), e alguns títulos conquistou para sua torcida.

A presença dos imigrantes determinou a criação de outros clubes esportivos e de clubes sociais recreativos que organizavam bailes, *soirées* e festividades folclóricas tradicionais. Os alemães fundaram o Clube Germânia e o Germânia Tênis Clube; os poloneses, a Sociedade Polonesa Renascença; os sírios e libaneses, a União Syria Pontagrossense; os italianos, o Dante Alighieri; além do Clube 13 de Maio, fundado pelos negros e do Clube Democrata, que não tinha alguma relação com grupos étnicos.

Durante este período, as pessoas em Ponta Grossa, encontravam-se nos cafés, confeitarias, cinemas, clubes, bares e

⁴³ Também conhecido por punhobol.

⁴⁴ Filiados: Operário Sport Club, Olinda S.C., Aymoré S.C., Corinthians S.C., Germânia Esporte Clube, Guarany E. C., União Campo Alegre e Nova Rússia E.C.

espaços públicos da cidade. Praticavam o *footing* noturno, reunindo centenas de pessoas que passeavam pela rua XV de novembro - uma das principais ruas da cidade, que continha parte dos principais ambientes de lazer e cultura.

A cidade também possuía uma vida cultural significativa. Os cine-teatros Recreio (1906), Éden e Renascença (1911), quase sempre com boa bilheteria, apresentavam programas variados entre filmes e atividades culturais como teatro de revista, operetas, concertos de música, dança, mágica, *shows* com cantores do rádio, líricos e apresentação de astros do cinema nacional e internacional, além de festivais da cidade e reuniões acadêmicas (FALCÃO, 1997).

Muitos desses espetáculos de renome nacional e internacional aconteciam em decorrência de Ponta Grossa estar no caminho ferroviário entre São Paulo e o Rio Grande do Sul (Argentina e Uruguai). A cidade fazia parte do roteiro artístico do eixo Rio Grande/São Paulo. Esta mesma situação favorecia a programação dos cinemas, que apresentavam filmes do circuito nacional, mostrados imediatamente após os grandes centros. Com a ferrovia, a cidade estava integrada economicamente e culturalmente às regiões Sul/Sudeste do Brasil.

As considerações finais da monografia **"Ponta Grossa na trilha do Progresso (1890 - 1915)"**. (MYSZCZUK, GROENWOLD, RUDEK, 1993), ajudam a esclarecer esse processo de mitificação a partir da implantação da Rede Ferroviária na cidade.

"Consolidando a ideologia capitalista e reafirmando sua identidade com esta, a cidade tem como seus mais elevados valores: a obtenção do progresso, da civilização e do desenvolvimento econômico. Tendo como referencial este tripé burguês, elaboraram-se discursos míticos nos quais formou-se a concepção de Ponta Grossa como cidade ideal, centro do Paraná e predestinada a um progresso constante e ilimitado. Neste contexto, a ferrovia mostrou-se como elemento palpável da aceleração da urbanização; condição indispensável para obter expressão econômica, social e política. Esta expressão se deteve mais no imaginário do que no real, porém sua validade era incontestável na busca de uma identidade própria. [...] O mito de Ponta Grossa como cidade-progresso não se esgota. Este adquiriu foros de realidade na população da cidade. Na medida em que o século XX avança, o suporte mítico deixa de ser algo concreto (a ferrovia) e passa a ser introjetado, incorpora-se ao inconsciente coletivo, não precisa obrigatoriamente de comprovação histórica, passa a ser uma constatação dogmática inerente à população".

A associação das idéias em **Mitologias**, (BARTHES, 1993), e **A desordem do progresso**, (BUARQUE, 1990), sugere que nos últimos dois séculos, o avanço técnico passou a ser visto como motivação intrínseca da história. O conceito de progresso, no seu sentido atual, apropriado pela ciência econômica, é um processo contínuo de mais produção dentro da aceleração do tempo linear reforçado a partir da revolução industrial. É uma idéia tão arraigada no inconsciente coletivo que não se pode imaginar um tempo em que a história era vista de forma não tendencial em direção a um progresso contínuo, onde o futuro é sinônimo de mais eficiência, maior acervo tecnológico e uma série de utilidades descartáveis.

Diferente dos gregos antigos, que viam o progresso como um sentimento de aperfeiçoamento cultural do homem, através do avanço das artes, das ciências, das reflexões filosóficas, a idéia de progresso resumiu-se e consolidou-se em um único e determinado tipo: o progresso econômico. O indicador de progresso passou a ser medido pela taxa de crescimento do produto *per capita*. Todas as diferentes sociedades passaram a viver em função de um mesmo objetivo. Passaram a procurar obter esse tipo de progresso, concentrando todos os recursos no esforço mimético de repetir o êxito das regiões bem sucedidas. Até os valores estéticos e éticos e o conceito de eficiência social passam a definir-se conforme a contribuição no processo de crescimento de uma economia.

Segundo BUESCU e TAPAJÓS (1969), quando o espírito empresarial brasileiro abriu-se para o capitalismo - na segunda metade do século XIX, época de grandes investimentos na infraestrutura -, houve a aceleração da urbanização, agora condicionada ao capitalismo industrial.]

Ponta Grossa acompanhou este processo inicial. Não tanto pela industrialização, que não aconteceu a princípio nesta cidade, mas pela implantação da ferrovia, que compunha a infraestrutura necessária para o Brasil desenvolver-se no novo sistema. A cidade, que já possuía uma função importante na distribuição de mercadorias, devido à sua localização estratégica, viu-se tão beneficiada com a ferrovia que o espírito progressista tomou conta da população.

A Rede Ferroviária Federal e todos os equipamentos que se relacionaram com ela tiveram papel importante no processo de urbanização de Ponta Grossa. Em toda a primeira metade do século XX, a cidade viveu em função da ferrovia e do que ela representava - crescimento, desenvolvimento e progresso. A ferrovia, tanto no imaginário, quanto no real, foi a base do discurso progressista. O mito de Ponta Grossa como "cidade-progresso" surge com a ferrovia, incorpora-se ao inconsciente coletivo e somente deixa de existir depois de um longo período de gradual esquecimento que culmina nos anos setenta, quando a ferrovia definitivamente entra num processo de estagnação e sucateamento e seus maiores símbolos são definitivamente retirados do centro da cidade.

Uma das maneiras de se retratar o passado é através de imagens do surgimento e do declínio de um modo de vida determinado. Essas imagens produzem naturalmente um sentido de saudosismo, que é um sentimento perigoso. Enquanto ele produz simpatia para com o passado, e desta forma, uma certa introvisão (insight), esse saudosismo induz a uma certa resignação diante do presente e, deste modo, a uma certa aceitação dos seus males. (SENNET, 1988, p.317).

3.4. A DECADÊNCIA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

[Por se tratar de um problema de ordem estrutural, a decadência do transporte ferroviário brasileiro ocorreu basicamente em todo o país. Por características econômico-regionais, algumas linhas continuaram em operação e foram mantidas com o mínimo de gastos e com poucos investimentos na

modernização da infra-estrutura, enquanto que outras foram definitivamente desativadas pelos mesmos motivos.

Mesmo com o aumento do volume de carga transportada nos últimos anos⁴⁵, a participação do transporte ferroviário, no âmbito geral do sistema de transporte do Brasil e também do Paraná, tem diminuído gradativamente.] A Rede Ferroviária, uma das empresas mais importantes de toda a história de Ponta Grossa, passou a ter um papel secundário, apenas complementar, com o processo de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, que se iniciou na metade final do século XX.

Os sistemas de transporte na Região evoluíram no tempo e no espaço de forma independente, uma vez que não houve preocupação no sentido de articulação entre eles e de adequação no seu uso. Não ofereceram alternativa de opção de uns em relação a outros, já que a implantação de cada sistema se fez em detrimento do existente, coincidindo no tempo com a evolução da tecnologia dos transportes." (IBGE, 1977, v.5, p.300).

[A economia dos últimos quarenta anos foi se ajustando a um modelo de produção com implicações mais amplas, em função da produção e troca em maior escala, e com qualidade internacional. O processo exigia um dinamismo no modelo de circulação, que no Brasil iniciou-se na década de cinquenta, com o surto rodoviário brasileiro, impulsionado pela criação da Petrobrás (1953) e pela

⁴⁵ Pelas linhas que passam pelo município de Ponta Grossa, os principais produtos são: farelo de soja, fertilizantes e derivados de petróleo. (Administração da RFFSA, 1995).

implantação da indústria automobilística (1956). A expansão rodoviária brasileira abriu novas fronteiras agrícolas para o abastecimento de centros urbanos regionais, interligando-os entre si com maior rapidez, garantia e flexibilidade. Com a expansão do transporte rodoviário, a estrutura mercantil brasileira que era composta de vários mercados relativamente isolados - que acompanhavam as linhas férreas, principais rodovias e portos -, passaram a integrar-se em um só mercado.]

Foi na unificação do mercado que Ponta Grossa viu diminuída a sua função de entreposto comercial. Com as rodovias, outras cidades do estado passaram também a desempenhar a função de centro de convergência de vias de transporte, diluindo a exclusividade e importância que Ponta Grossa detinha, por fazer parte da estrutura ferroviária.

Em Ponta Grossa, esse processo foi antecipado com o fim das exportações da erva-mate e madeira. A cidade teve o seu processo de desenvolvimento bastante desacelerado, encontrando muitas dificuldades para adaptar-se à nova ordem econômica que tomou o estado a partir da fase da agricultura e conseqüente agro-industrialização.

Na década de setenta, com a soja, o Paraná passou a desempenhar papel importante no contexto mundial, na produção, beneficiamento e exportação do produto. Segundo a Fundação Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), 1981, a soja paranaense, plantada no estado desde 1930, permaneceu como um produto subsidiário à produção de suínos

até o final da década de sessenta. A partir daí o produto se expandiu com grande intensidade com a produção do óleo de soja⁴⁶ (mercado interno) e, sobretudo, o farelo⁴⁷ (mercado externo)⁴⁸.

A expansão da soja, tanto a nível nacional quanto a nível estadual, inicia a sua trajetória ascendente a partir de 1967, quando a produção é duplicada de dois em dois anos, em 1969 e em 1971 e posteriormente triplica a cada dois anos, em 1973 e em 1975. Este último ano marca o efetivo fim do chamado "boom" da soja, pois até 1977 o aumento de produção é de apenas 30% em relação a 1975 (TABELA nº 1). (IPARDES, 1981, P.73).

⁴⁶ Óleo comestível.

⁴⁷ Para o fabrico de ração animal.

⁴⁸ A exemplo do que ocorre com o algodão, o óleo constitui um subproduto e o farelo o produto principal.

TABELA nº 1 - PRODUÇÃO DE SOJA NO BRASIL:
1967/1980 (1.000 t)

ANO	PRODUÇÃO	VARIAÇÃO %
1967	716	-
1968	654	(8,7)
1969	1.057	61,6
1970	1.509	42,8
1971	2.077	37,6
1972	3.223	55,2
1973	5.012	55,5
1974	7.876	57,1
1975	9.893	25,6
1976	11.227	13,5
1977	12.513	11,5
1978	13.600	8,8
1979	14.600	7,4
1980	15.500	6,2

Fonte: IBGE - Anuário Estatístico do Brasil - 1967/1980.
Organização: o autor.

A produção agrícola das matérias-primas oleíferas e sua industrialização formam um conjunto integrado de indissolúvel unidade. No caso da soja, o parque industrial é o transformador de produto (óleo e farelo), que *in natura* não tem possibilidade de ser negociada com o mercado externo.

O norte do estado, com solo favorável, tornou-se grande produtor nacional e o porto de Paranaguá, o canal de escoamento. O sistema viário, junto com a ferrovia (em menor proporção), integra o estado e é um setor fundamental para que o Paraná se caracterize como fornecedor de um produto de consumo mundial.

Nesta política salienta-se o programa dos Corredores de Transporte cujo objetivo foi definir geograficamente áreas em que toda uma infraestrutura de movimentação, estocagem e embarque de mercadorias estivessem voltadas para a exportação. [...] Contudo o programa dos Corredores não se restringe ao escoamento dos produtos para a exportação, mas abrange a circulação de graneis, desde áreas de produção até os locais de destino, sejam eles portos ou pólos internos de industrialização e consumo. (IBGE, 1977, V.5, P.300).

A participação efetiva de Ponta Grossa nos novos rumos da economia paranaense, além de manter a função regional da cidade enquanto entreposto comercial, favoreceu, por essa mesma razão, a organização de um programa de implantação de indústrias de transformação e estocagem para os produtos que circulavam pelo município⁴⁹, fazendo com que a cidade voltasse a criar expectativas de um novo crescimento econômico.

⁴⁹ Principalmente a soja.

A década de setenta marca o início da industrialização de grande porte em Ponta Grossa com a implantação do Plano de Desenvolvimento Industrial (PLADEI), e com a criação do Distrito Industrial. A partir deste período instalaram-se as principais empresas agro-industriais no município: Quimbrasil, Sanbra, Purina, Mak-Bros, Imasa, Cargill, Coimbra, Imcopa, Sagro, Comabra, Cibrazem, Anderson Clayton, Santista e Agrocerees.

Diferente do que havia acontecido com a ferrovia, que era símbolo de prosperidade em todo o Brasil, e que depois de implantada trouxe benefícios econômicos para uma parcela bastante representativa da população, o novo período econômico relacionado com a soja teve um caminho inverso. Os valores culturais e o conceito de bem estar social passaram a definir-se conforme a contribuição que o produto viria a oferecer ao processo de crescimento da economia. Houve, portanto, a propagação de uma simbologia relacionada com a soja, que colocava Ponta Grossa numa posição central, antes mesmo da inevitável participação da cidade nas atividades relacionadas ao produto.

Quando o Paraná teve o seu papel principal redefinido na divisão internacional de trabalho - fornecedor de soja para o mercado mundial -, e Ponta Grossa dentro deste esquema também havia mantido, e agora não com exclusividade, a função de entreposto, era necessário suprir a população pontagrossense de uma nova simbologia que compensasse o declínio e representasse o novo momento. Assim tentou-se mitificar a "cultura da soja" como

indicador de progresso, como se fosse possível substituir um mito pelo outro, simplesmente.

A profusão de mitos é sempre usada para, ao mesmo tempo, elidir a conversão para o real, para alimentar sutilmente a culpabilidade por uma frustração contínua, para bloquear a consciência mediante uma satisfação sonhadora. (BAUDRILLARD, 1968, **apud.** LIMA, 1990, p.274).

BUARQUE (1990) afirma que entre as deformações que o enfoque econômico e a visão desenvolvimentista produziram no entendimento do processo social, a mais grave é decorrente do fetichismo de como o problema civilizatório foi transformado em um problema da economia. Os problemas sociais e aqueles vinculados diretamente à essência do processo humano deixam de ter uma identidade própria, e são apropriados pela realidade única da economia. Neste processo de inversão de valores, a sociedade perde a noção do real e não encontra a solução para os verdadeiros problemas, que ficam subordinados aos econômicos.

Ao manter o valor desta nova mitificação, fora de sintonia com a história e cultura da cidade, esquecendo as conseqüências éticas que rodeiam os atos econômicos, forma-se uma lógica que serve como um manto ideológico para encobrir a realidade, ignorando-a.

Buscando determinar esses elementos míticos é que Ponta Grossa, a partir da década de setenta, passou a ser conhecida, ao menos pelos pontagrossenses, como a "Capital Mundial da Soja", título bairrista, imposto a uma população que até hoje não

consegue adquirir no mercado varejista, qualquer produto derivado da soja, que não seja o óleo comestível. Além da pomposa denominação, outras tentativas apareceram nesta época: concurso "Miss Soja", festivais gastronômicos relacionados com o produto, concursos escolares (redação e trabalhos de pesquisa) sobre a soja, etc.

Os idealizadores da nova ordem tentaram buscar o domínio da cidade como uma totalidade, ao projetar deliberadamente uma forma fechada, tomada a partir de uma falsa natureza, provocando uma revolução repentina na trajetória histórica da cidade.

A mitificação, induzida, da capital da soja, não teve o mesmo efeito que tivera a ferrovia. Vários fatores de ordem econômica, estrutural e política distanciam esses dois momentos, mais do que o próprio tempo. A tentativa de mitificar a soja como um conceito de milagre que recuperaria o sonho de progresso e bem estar perdidos com a decadência da ferrovia, funcionou por pouco tempo⁵⁰ e surtiu mais efeito nos habitantes da estagnada região Pioneira do Paraná (Sul), do que nos próprios pontagrossenses.

A implantação da agro-indústria em Ponta Grossa, transformou a cidade, juntamente com Curitiba (especialmente esta última), num dos principais pontos de atração do êxodo rural, que se intensificou nas últimas quatro décadas na região sul do estado do Paraná.

⁵⁰ Ver ascensão (*boom*) e queda da produção de soja, na década de setenta. Tabela nº1, *supra*.

Segundo LOWEN (1990), dos 186.656 habitantes recenseados em 1980, 47% (87.729) não são naturais de Ponta Grossa. Desse total, 88% (77.200) são do Paraná, sendo que 47% (41.232) da zona rural.

Esse processo de migração interna causou o aumento da favelização, nas duas cidades. Ponta Grossa, de 1960 a 1990, teve a sua população favelada aumentada em 4.077%, enquanto a população urbana da cidade aumentara 196%, no mesmo período. Em 1960 a cidade possuía apenas 0,8% da sua população composta por favelados, já em 1990, esse percentual aumentou para 11%. (*ibid.*, p.172).

A função pioneira, desbravadora, desenvolvimentista e romântica, até então atribuída às ferrovias, está documentada numa escassa literatura e na memória de um número cada vez menor de pessoas. Parte dos habitantes da cidade passaram a ver as instalações da Rede Ferroviária Federal, ocupando o centro da cidade como um inconveniente, um obstáculo que impedia o melhor fluxo viário da cidade⁵¹, e principalmente um desperdício de aproveitamento sobre uma área central, plana e de grandes proporções.

A readaptação de Ponta Grossa, frente às modificações da economia paranaense, conduziu a uma variação na importância e por conseguinte, na relação dos habitantes com alguns espaços

⁵¹ O arquiteto Jaime Lerner, em pronunciamento sobre os trilhos que cortavam o centro de Ponta Grossa, comparava-os a um rio, que seccionando a cidade, impedia a sua expansão - principalmente viária.

específicos da cidade, onde o espaço é recriado, modificado pela atividade humana.

O espaço do pátio da Rede Ferroviária, que dentro do processo histórico tornou-se o símbolo mais forte dos anseios progressistas de uma população ávida em personificar a sua cidade economicamente, tinha se transformado agora num espaço vazio, alvo de especulação e expectativa.

A partir de 1986, a Prefeitura inicia negociações com a RFFSA para a compra da área e a construção de um desvio que fizesse com que o tráfego ferroviário, tal como na sua implantação em 1894, passasse novamente pela periferia da cidade. Com isto, inicia-se em Ponta Grossa um processo de reflexão, envolvendo vários segmentos da população, pelo melhor aproveitamento e utilização da área mais importante deixada pela Rede Ferroviária - o Pátio Central.

4. O PÁTIO CENTRAL DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A

*...Caminho de ferro, mandaram arrancar.
Velho maquinista, com seu boné,
Lembro o povo alegre que vinha cortejar.
Maria Fumaça não canta mais.
Para moças, flores, janelas e quintais.
Na praça vazia, um grito, um ai.
Casas esquecidas, viúvas nos portais.*

(Milton Nascimento e Fernando Brandt)

4.1. A ESTRUTURA URBANA DE PONTA GROSSA

Com um crescimento demográfico superior à 4.800%, em cem anos (TABELA nº 2), a expansão urbana em Ponta Grossa, devido ao seu papel histórico de entreposto comercial, ocorreu em função das vias de acesso à cidade: caminhos das tropas, estradas dos carroções, os trilhos da Estrada de Ferro e as estradas de rodagem.

Essas vias orientaram a formação do núcleo inicial da cidade e determinaram a atual configuração da estrutura urbana de Ponta Grossa. Os eixos principais formados pelos antigos caminhos dividem a cidade em quadrantes e acompanham a orientação topográfica da região que possui relevo bastante acidentado, condicionando a expansão urbana em função dos espigões. Com a implantação da ferrovia e posteriormente com a construção das estradas de rodagem, o eixo estrutural se manteve, com sensível diminuição do tráfego para a saída leste, antiga estrada para

TABELA Nº 2 - EVOLUÇÃO POPULACIONAL DE PONTA GROSSA DE
1890 a 1990.

ANO	POP. TOTAL N. ABSOLUTO
1890	4.774
1900	8.335
1908 (*)	15.000
1920	20.171
1940	38.417
1950	55.243
1960	90.889
1970	126.647
1980	186.647
1991	233.517

Obs.: (*) Estimativa

Fonte: FIBGE - Censos Demográficos 1890/1900/08/20/40/50/60/70/80/91

Org: O Autor

Curitiba⁵², que atualmente acontece a sudeste, acompanhando a ferrovia. Outros eixos secundários aparecem em função das rodovias - os contornos que desviam o tráfego de veículos pesados do centro da cidade -, configuram-se em frentes de ocupação populacional e de serviços. (FIGURA nº 6).

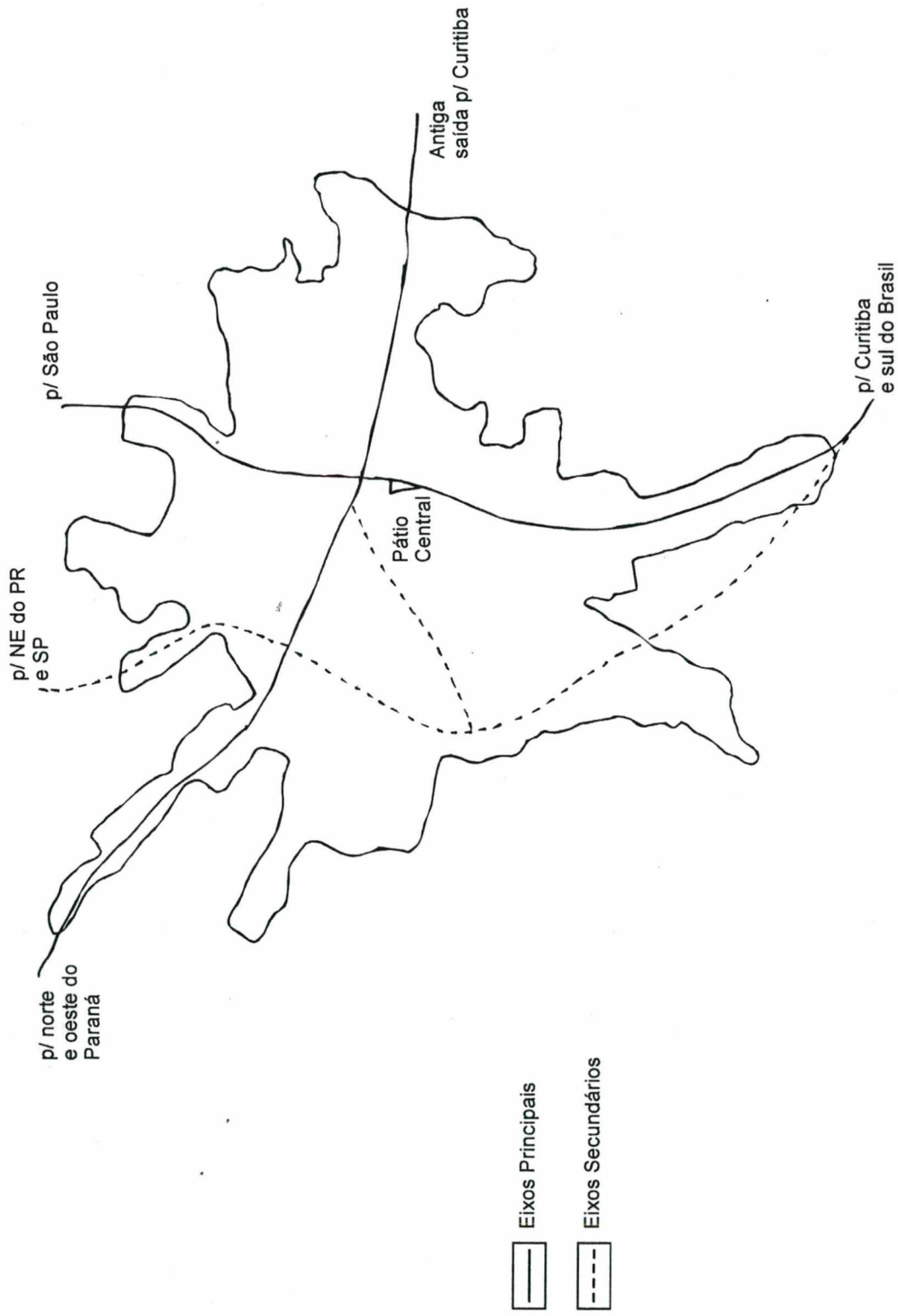
Com estas características topográficas, houve a formação de bairros isolados distantes do núcleo central e, em torno dos espigões, nas encostas de alta declividade e nos fundos de vale aparecem, próximos ao centro, loteamentos populares, áreas de invasões e favelas, além de vazios urbanos que separam diversos mecanismos urbanos entre si.

A ocupação desordenada, que determinou o desenvolvimento das cidades brasileiras, caracterizou-se em Ponta Grossa com a proliferação indiscriminada de loteamentos que estendeu a cidade além do limite necessário para abrigar a sua população.

LOWEN (1990), escreve que a incorporação de novas áreas às cidades em crescimento está associada à implantação de novos loteamentos. A análise do crescimento percentual da área loteada em Ponta Grossa, permite periodizar a evolução do espaço urbano; e a análise do desenho produzido pelos loteamentos nestes diferentes períodos permite caracterizá-los. (FIGURA nº 7).

⁵² Estrada do Cerne, que integrava a região do Norte Velho do Paraná (NE) à Curitiba. Com a pavimentação de rodovias alternativas na região (BR-376, BR-277 e PR-151), esta estrada é apenas utilizada pelas pequenas localidades do seu percurso..

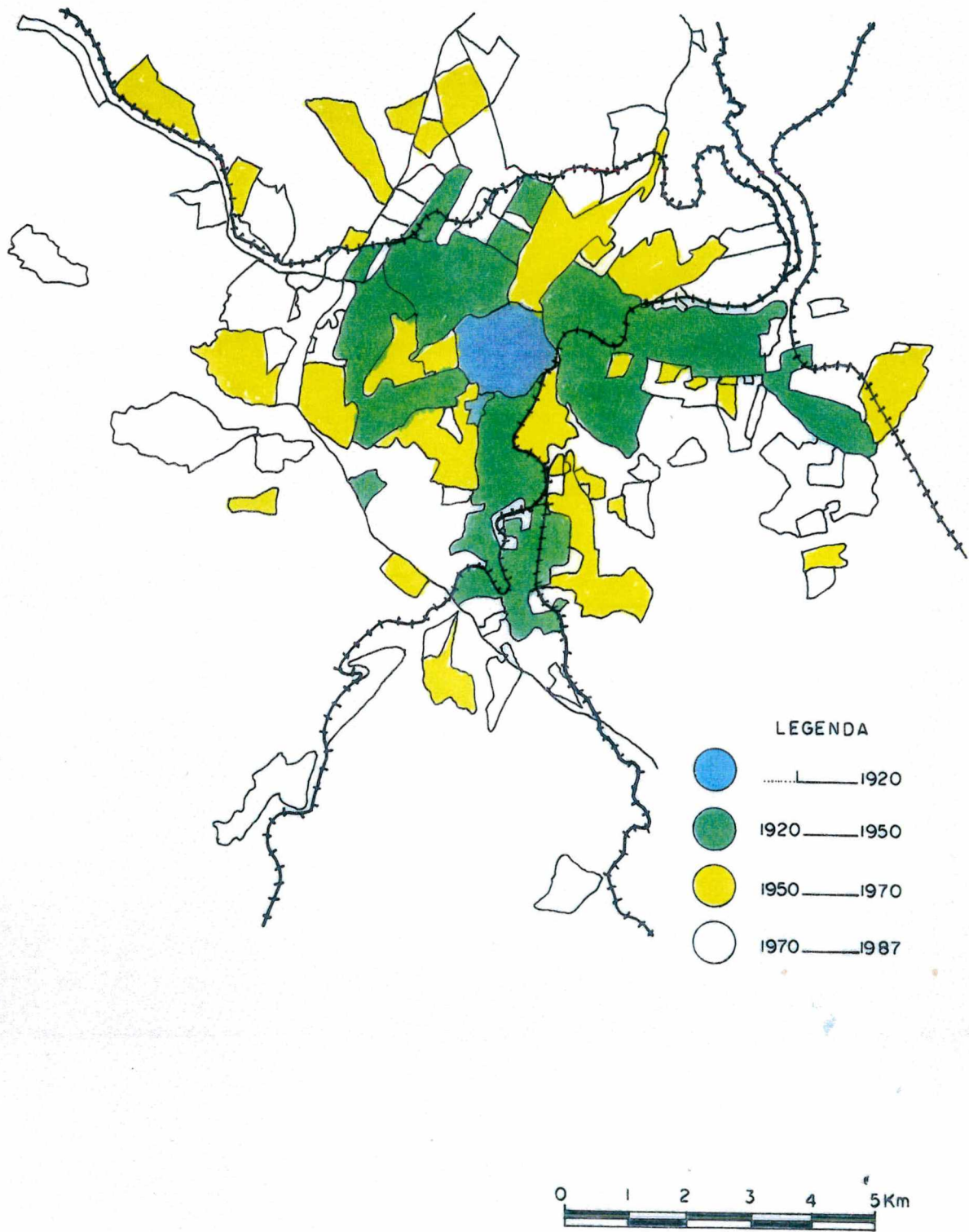
Figura 6
Perímetro Urbano de Ponta Grossa e os Eixos Estruturais



Fonte: Projeto Jaime Lerner (1988)
 e Prefeitura Municipal de Ponta Grossa
 Org.: O Autor



Figura 7
Expansão dos Loteamentos Urbanos
de Ponta Grossa (1920 a 1987)



Fonte: RMPG - Seção de Loteamento
Org. Lowen, C.L.

A primeira fase, anterior a 1920, corresponde ao período de instalação do núcleo urbano de Ponta Grossa, que se fixa nas áreas contíguas à Igreja Matriz de Sant'ana.

Com o funcionamento da Estrada de Ferro, o parcelamento do solo passa a processar-se sobretudo nas áreas lindeiras a estas, marcando um segundo período que vai de 1920 a 1950.

A terceira fase que se estende de 1950 a 1970 caracteriza-se por ser um período de maior expansão urbana em termos de área loteada, onde proliferaram loteamentos tanto em áreas contíguas quanto nas áreas mais distantes.

A fase mais recente que se inicia a partir de 1970 é marcada pela instalação de loteamentos de núcleos habitacionais localizados nas áreas mais periféricas.

Entretanto, apesar do parcelamento do solo permitir analisar a evolução do espaço urbano, não se pode deixar de considerar que a ação de lotear nem sempre significa ocupação efetiva. Na verdade representa muito mais uma incorporação fictícia das terras rurais no espaço urbano, num processo nítido de especulação.

Em Ponta Grossa isto se torna explícito quando se observa o grande número de vazios urbanos. Num trabalho feito pela CNDU, FAMEPAR e SUDESUL (1980) em Ponta Grossa, estudou-se entre outros aspectos, a subutilização do solo urbano. Este estudo chegou ao seguinte resultado: em 1980, Ponta Grossa contava com 99.358 lotes urbanos, destes, 65.073 ociosos, ou seja, 65% dos lotes não possuíam edificações.

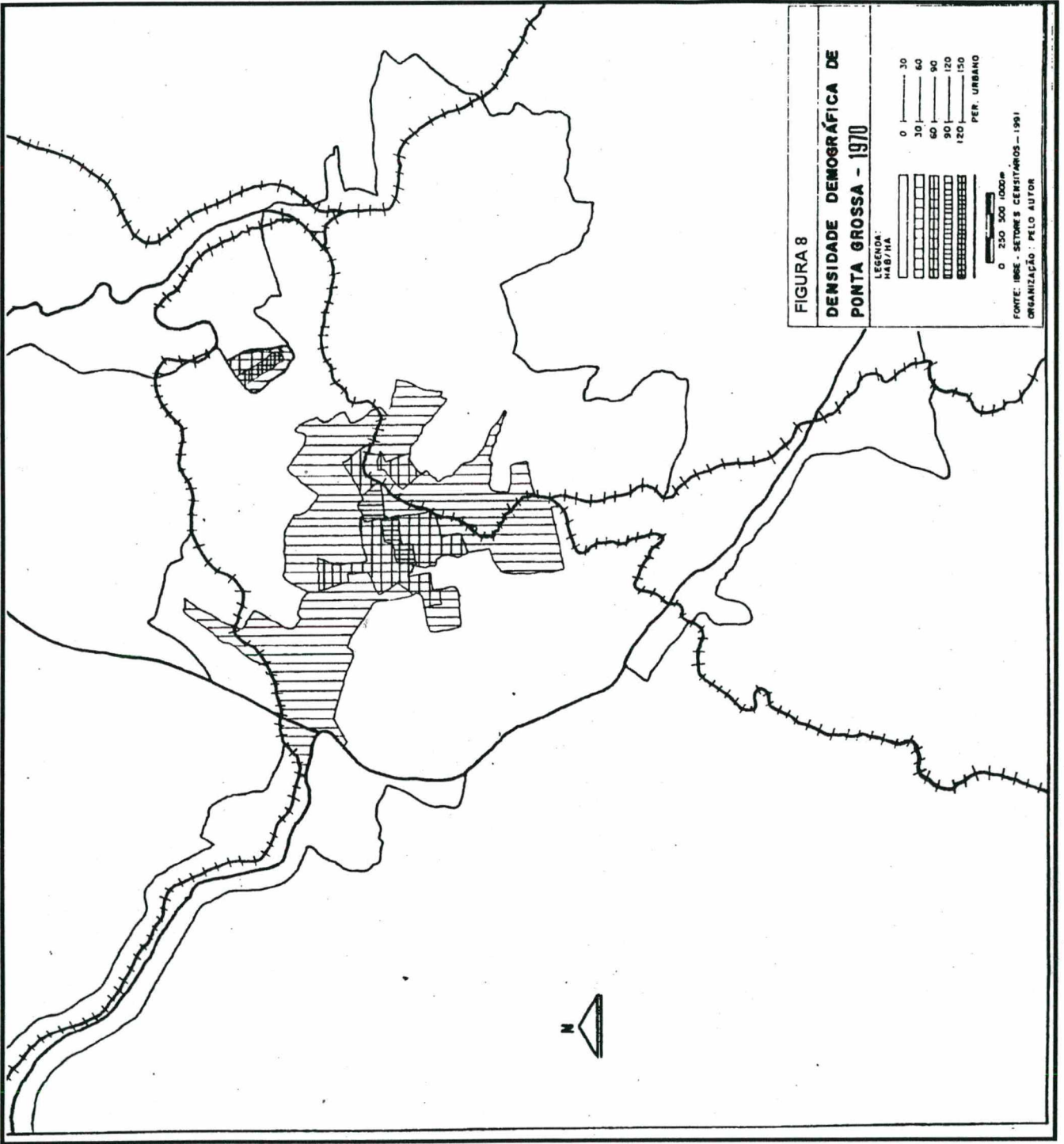
LOWEN (*ibid.*) constata ainda que o crescimento percentual das áreas loteadas sempre se manteve acima do crescimento percentual da população urbana⁵³, evidenciando a aquisição de terras como forma de investimento e poupança. Desta forma, observa-se que os efeitos deste processo especulatório de uso de solo apresentam-se promovendo não apenas uma expansão horizontal como também uma expansão vertical.

O crescimento vertical da cidade, que segundo JOSLIN (1989) teve início na década de quarenta, deu-se exclusivamente na área central até o início da década de oitenta. A partir daí, a construção de edifícios de habitação multifamiliar ou mistos começaram a ser construídos em outras áreas - especialmente em zonas residenciais e intermediárias. O crescimento vertical da área central de Ponta Grossa, que vinha ocorrendo paulatinamente, teve, a partir da década de setenta, um grande impulso⁵⁴, aumentando consideravelmente a densidade demográfica daquele setor (FIGURAS nº8 e nº9).

Em função da alta densidade demográfica, a parte central de Ponta Grossa - Centro Histórico -, que possui a maior concentração de serviços e comércio, apresenta, segundo LERNER (1988), um sistema viário de baixa capacidade, com alta declividade, ruas estreitas, onde o trânsito é lento, sem continuidade, com graves conflitos nos cruzamentos, agravados por

⁵³ Fonte: PMPG - Seção de Loteamentos e IBGE.

⁵⁴ Período do "Milagre Brasileiro" e início da agro-industrialização de Ponta Grossa, com a implantação do Parque Industrial.



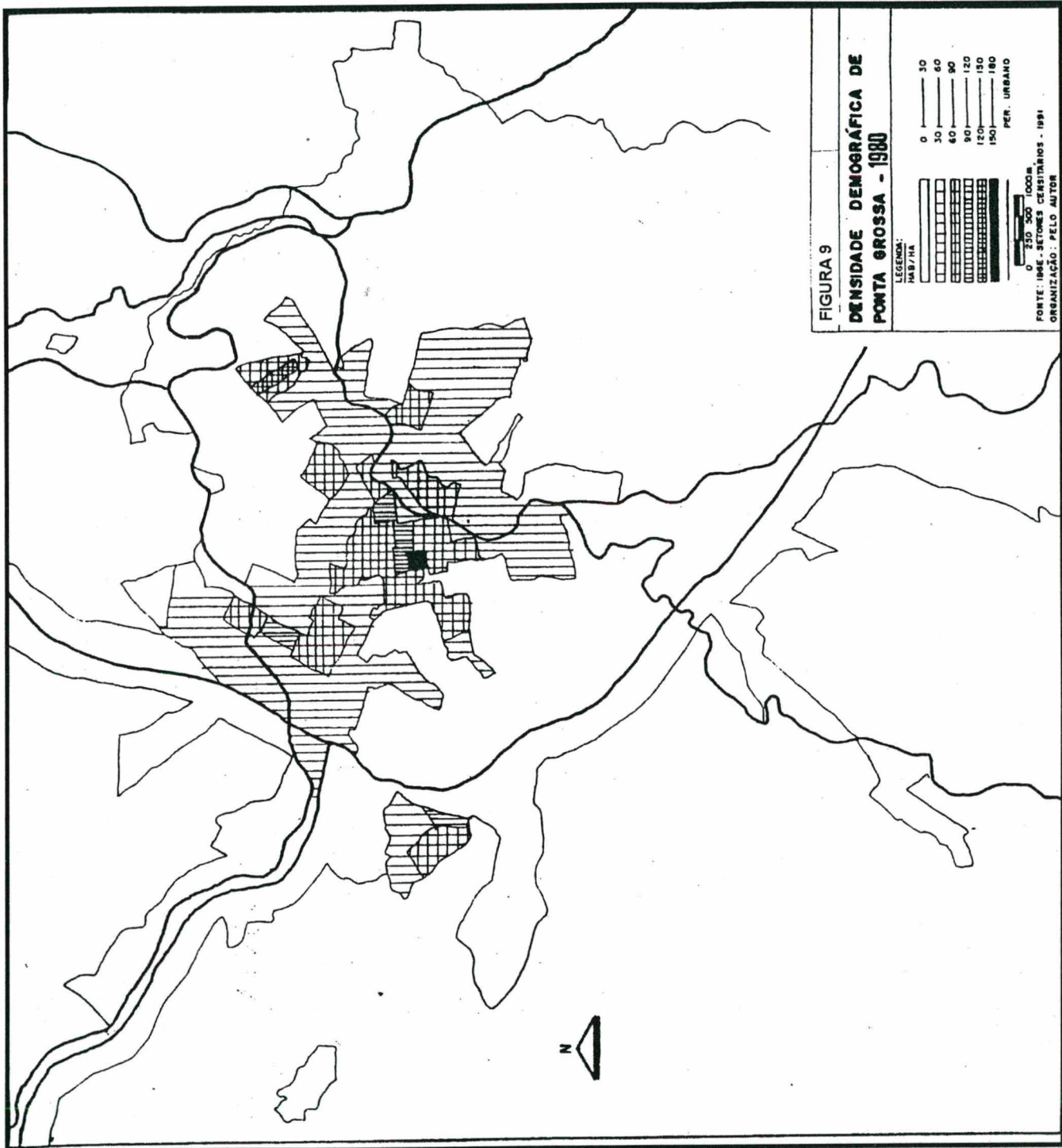
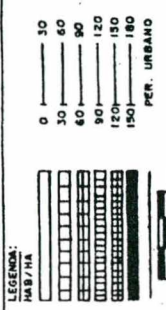


FIGURA 9

DENSIDADE DEMOGRÁFICA DE
PONTA GROSSA - 1980



FONTE: IME - SETORES CENSAIS - 1981
ORGANIZAÇÃO: PELO AUTOR

problemas de estacionamento e tráfego de veículos pesados. A sinalização semafórica é deficiente, despadronizada e sem sincronismo. A topografia acidentada representa uma restrição à expansão do sistema viário básico do município e dificulta o fluxo no sentido circular ou pendular, sendo raros os trajetos diretos entre os bairros, sem a passagem pelo trecho central.

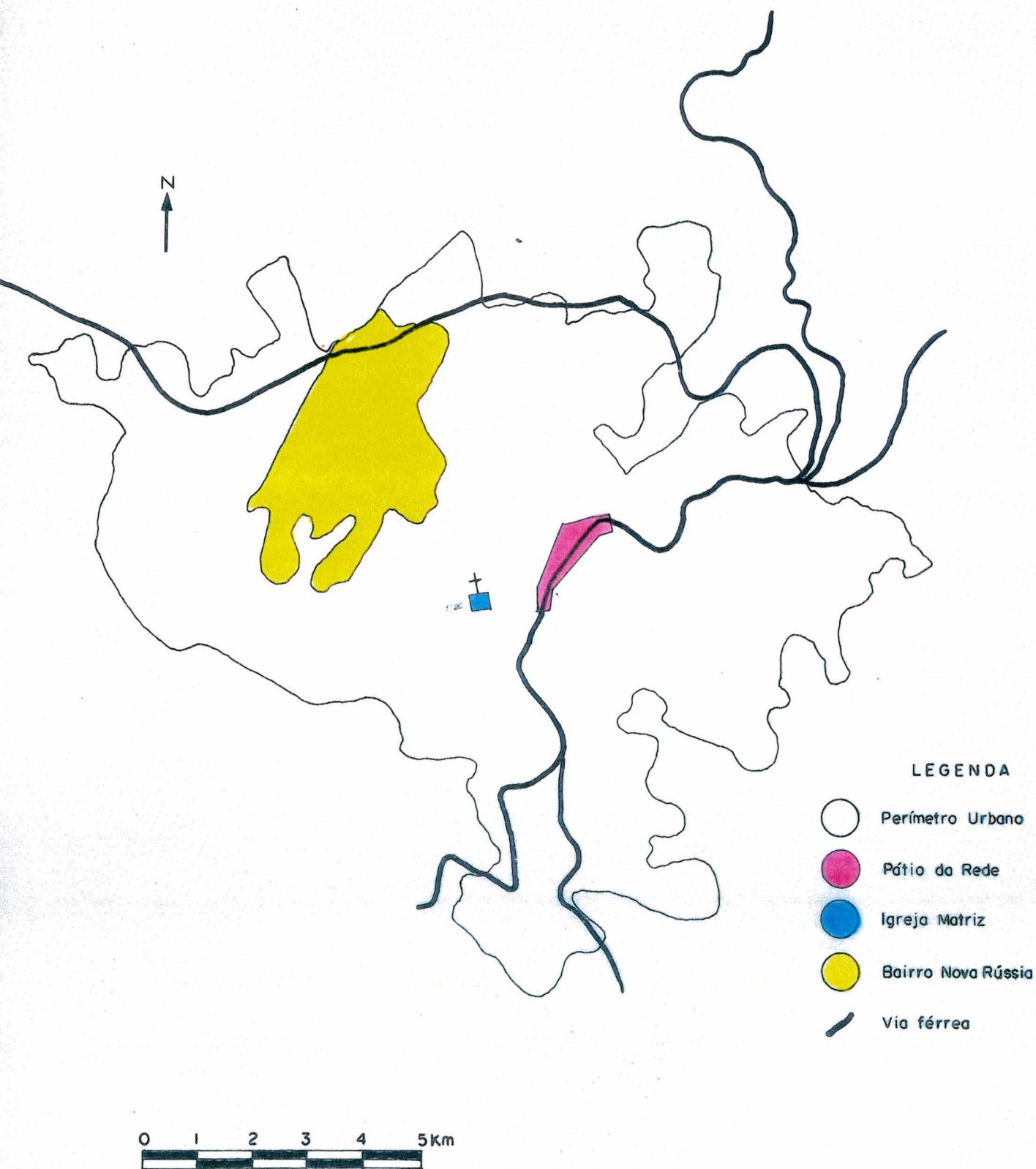
Com todas estas características, as atividades comerciais e de serviços, que até a primeira metade do século desenvolveram-se nas imediações da Praça da Igreja Matriz e dos equipamentos centrais da Rede Ferroviária (estações de cargas e passageiros), passaram, a partir dos anos sessenta, a serem prestadas também em outros locais. É o que acontece com o bairro de Nova Rússia, considerado o segundo centro de Ponta Grossa. (FIGURA nº 10).

Ocupado inicialmente por imigrantes alemães-russos que praticavam o comércio de artigos de artesanato⁵⁵, em função dos tropeiros, o bairro de Nova Rússia passou a configurar-se num segundo centro da cidade, com as atividades ligadas ao transporte rodoviário, a exemplo do que havia acontecido com o bairro de Oficinas e a ferrovia, na primeira metade do século.

SANTOS (1995), afirma que com o transporte rodoviário, várias vias expressas foram criadas, com a participação do governo estadual, a fim de facilitar a circulação nas principais saídas da cidade. Localizado na junção das rodovias que ligam o norte (BR 376), oeste (BR 277 - via BR 373) e nordeste do estado

⁵⁵ Cestas, balaios, chapéus, arreios, caixilhos, mantas, etc.

Figura 10
Pátio Central e o Bairro de Nova Rússia



do Paraná (Pr 151), Nova Rússia reúne a mais completa estrutura para atender o transporte rodoviário da região: postos de gasolina, transportadoras, oficinas elétricas, mecânicas e lataria, borracharias, concessionárias de caminhões e maquinários, lojas de acessórios, fábricas de produtos automotivos, ferro velhos etc. Paralelo às atividades ligadas ao transporte, o bairro possui completa atividade bancária, de serviços e comércio.

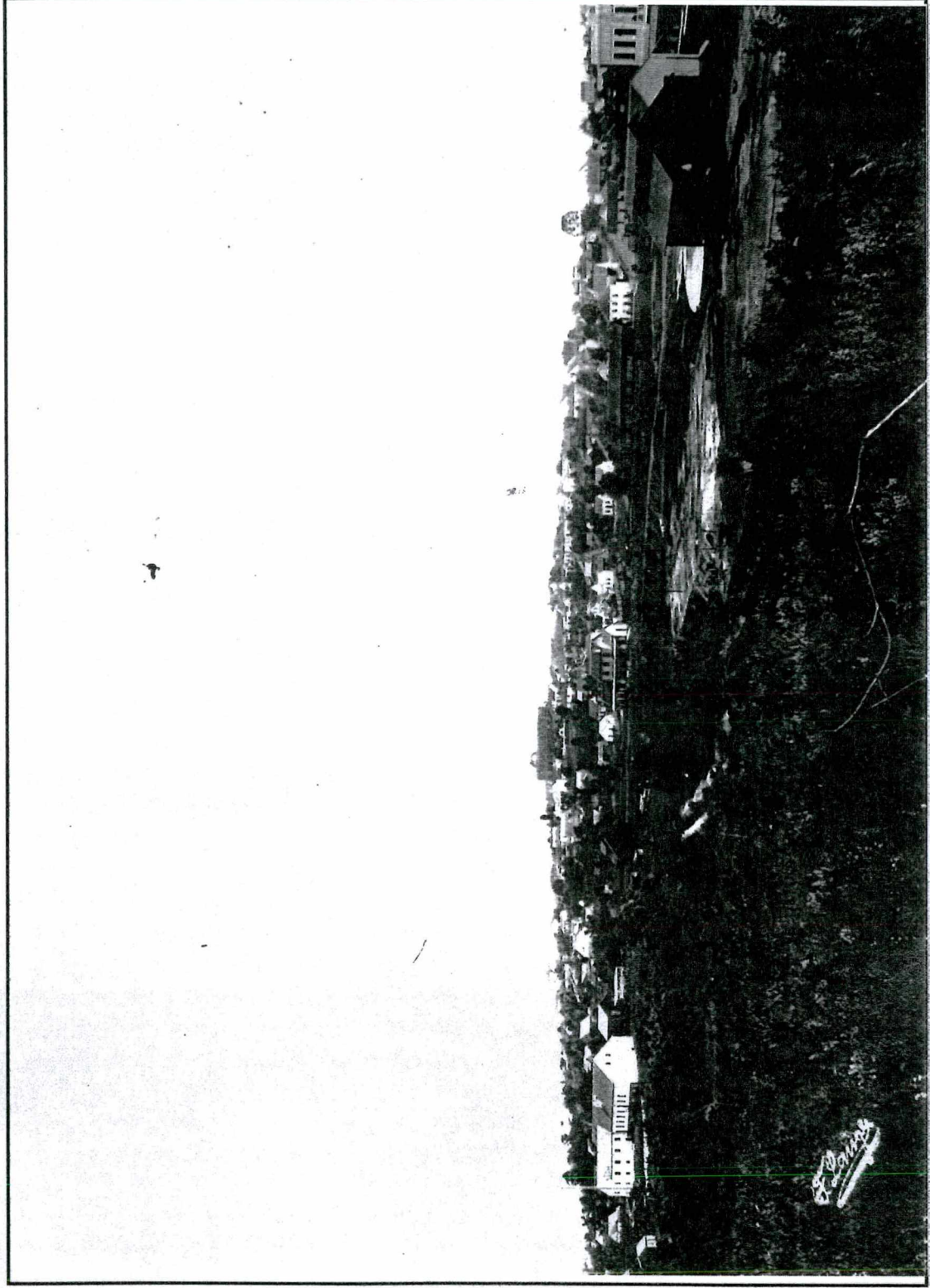
Mesmo com a distribuição das atividades terciárias da cidade pelos bairros, o núcleo urbano inicial é o ponto principal de concentração das atividades comerciais, financeiras e sociais. A região do Pátio Central é um espaço fragmentado, um mosaico de construções que datam de épocas bastante distintas da história de Ponta Grossa e, por isso, mostram simultaneamente, o lado funcional e o simbólico do centro da cidade, especialmente com as recentes instalações do terminal viário (1993) e do Parque Ambiental Governador Manoel Ribas (1996).

4.2. A ESTRUTURA URBANA DE PONTA GROSSA E A FERROVIA

Entre os anos de 1893 e 1920, todas as instalações da rede ferroviária e as linhas de acesso, localizavam-se ao longo da periferia da cidade (FOTOGRAFIA nº 6)⁵⁶. Com o crescimento da área urbana, que durante a primeira metade deste século ocorreu

⁵⁶ Fotografia do início do século, mostra a linha férrea na periferia urbana da cidade. À direita aparece parcialmente o edifício da Estação Ponta Grossa, no centro a Estação Paraná e alguns metros à direita o barracão de cargas da Ferrovia.

Fotografia 6 - Pátio Central da Rede Ferroviária (Início do Século XX)



Fonte: Departamento de História da UEPG

principalmente em função da ferrovia, parte da ocupação habitacional aconteceu à margem das linhas férreas e nas proximidades dos equipamentos da rede, de maneira semelhante a muitas cidades que fazem ou fizeram parte da malha ferroviária brasileira. Uma das áreas principais da estrutura da Rede - o Pátio Central -, passou a incorporar o miolo central da cidade. Na FIGURA nº 11, observa-se a evolução da expansão urbana de Ponta Grossa e a localização da ferrovia e do Pátio Central entre 1920 a 1980, período em que os trilhos integraram parte do centro urbano.

Além da ocupação linear, junto aos trilhos do trem, muitos equipamentos da ferrovia, instalados inicialmente distantes do perímetro urbano, foram formadores de pequenos aglomerados, em função das vilas dos trabalhadores. É o exemplo de Oficinas, um dos maiores e mais importantes bairros da cidade, que leva este nome devido ao complexo de oficinas de vagões que ali foram instaladas. Outro exemplo, para ilustrar, é a vila Cará-Cará, que se desenvolveu em função da usina de tratamento de dormentes e da pequena estação de trens - Cará-Cará. (FIGURA Nº 12).

Na região central, a ocupação das áreas circunvizinhas à rede foi mais significativa. Durante a primeira metade do século esta ocupação foi determinada pelas estações de carga e passageiros. Neste período as atividades comerciais e de serviços concentravam-se numa área ao longo do "Pátio Central", especialmente no lado oeste, onde o centro pioneiro havia se expandido até os limites dos trilhos. O lado leste, devido à

Figura 11
Expansão Urbana de Ponta Grossa e a Ferrovia
(1930 - 1980)

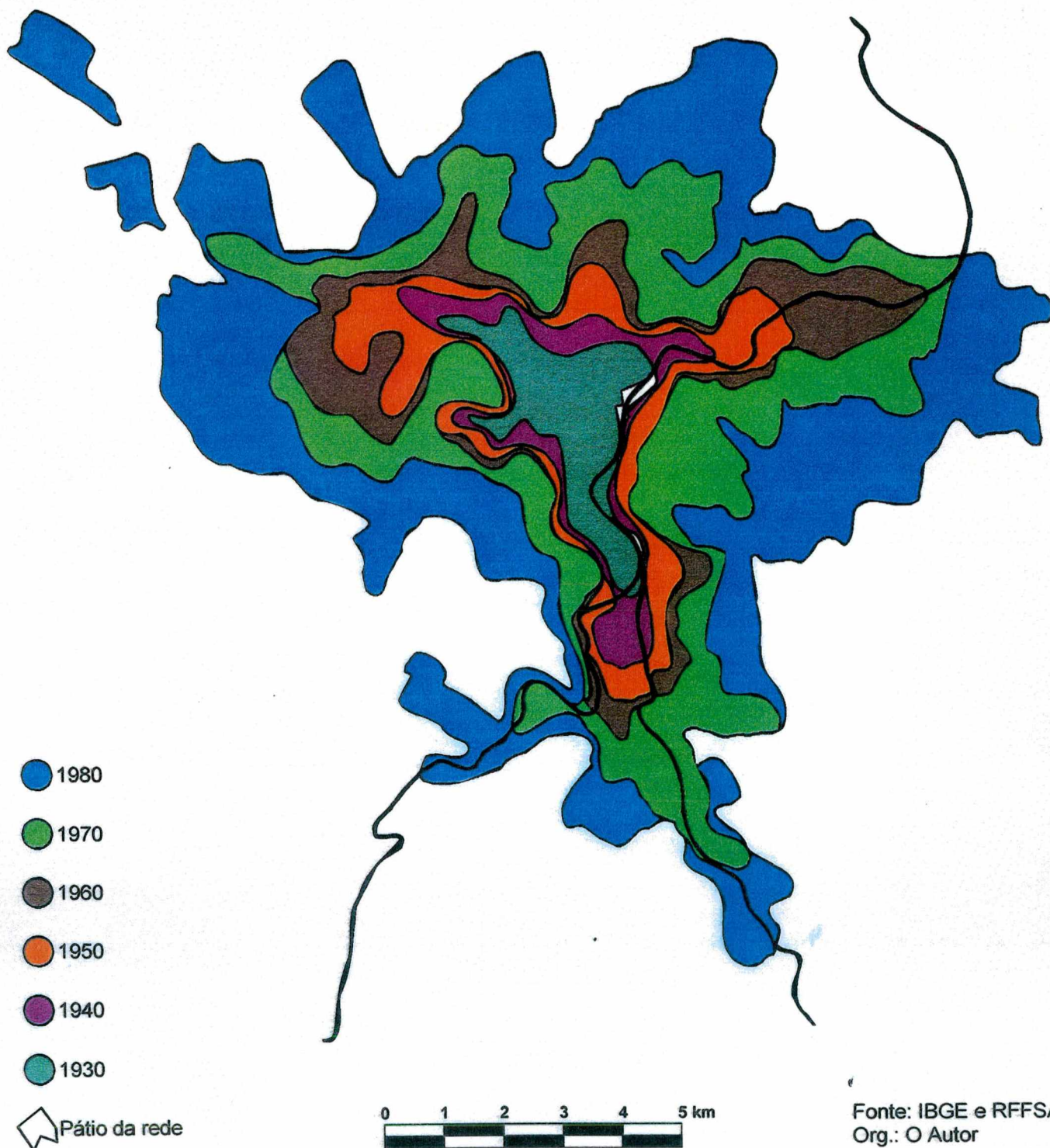
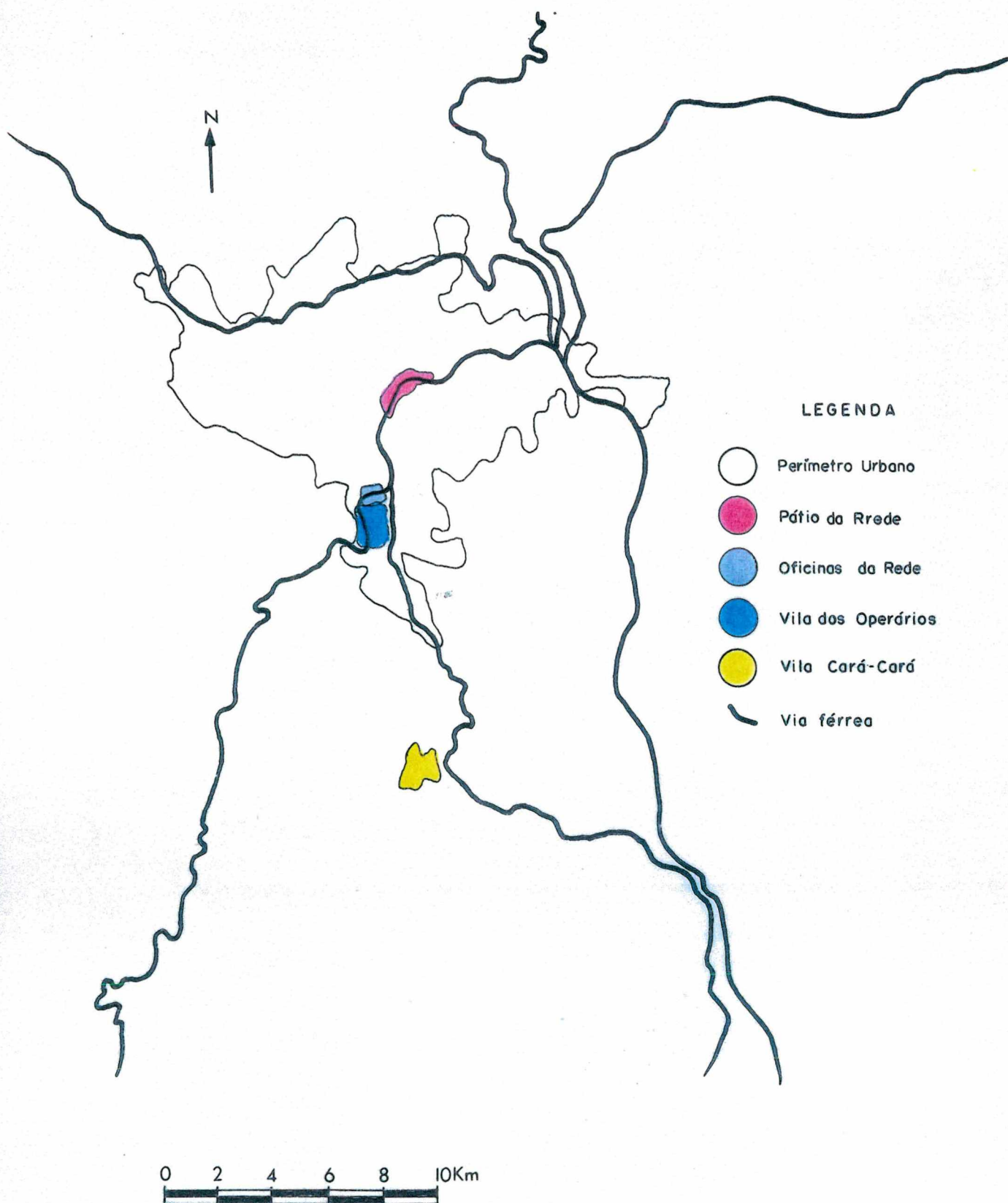


Figura 12
Estrutura Ferroviária e os Bairros de Oficinas e Cará-Cará



topografia, transformou-se em zona residencial, habitada inicialmente por ferroviários (FIGURA N° 13).

A expansão urbana nesta região passou a pressionar o Pátio Central, principalmente em relação à circulação. Além de muitas ruas e avenidas serem interrompidas nesta área, outras tinham o seu tráfego dificultado com a movimentação dos comboios que manobravam no pátio da ferrovia. Diante deste quadro, o desvio do tráfego pesado (cargas) - que estava funcionando em condições desfavoráveis na área central da cidade -, foi realizado, com a transferência dos equipamentos da rede novamente para a periferia, e com a construção de uma variante (safena), denominada Desvio Ribas - Tibagi, ligando os dois extremos das linhas que cortavam o perímetro urbano (FIGURA n° 14).

A desativação da ferrovia do centro, com a retirada dos trilhos, eliminou os problemas causados com o tráfego pesado, porém, eliminou também qualquer possibilidade da utilização desta estrutura para o transporte ferroviário de massa⁵⁷.

De qualquer forma, a utilização da faixa de domínio da Rede Ferroviária Federal representou a integração da malha urbana da cidade, com o livre fluxo nas principais ruas e avenidas que eram obstruídas pela passagem dos comboios e pelo prolongamento da Avenida Vicente Machado - principal avenida da área central -, que tinha seu fluxo interrompido no Pátio Central (FIGURA n° 15).

⁵⁷ Cidades européias e grandes cidades brasileiras (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte etc.), em situação semelhante, mantiveram os trilhos e o transporte de passageiros de longo curso e periferia na parte central urbana.

Figura 13
Pátio Central e Zona Residencial Leste

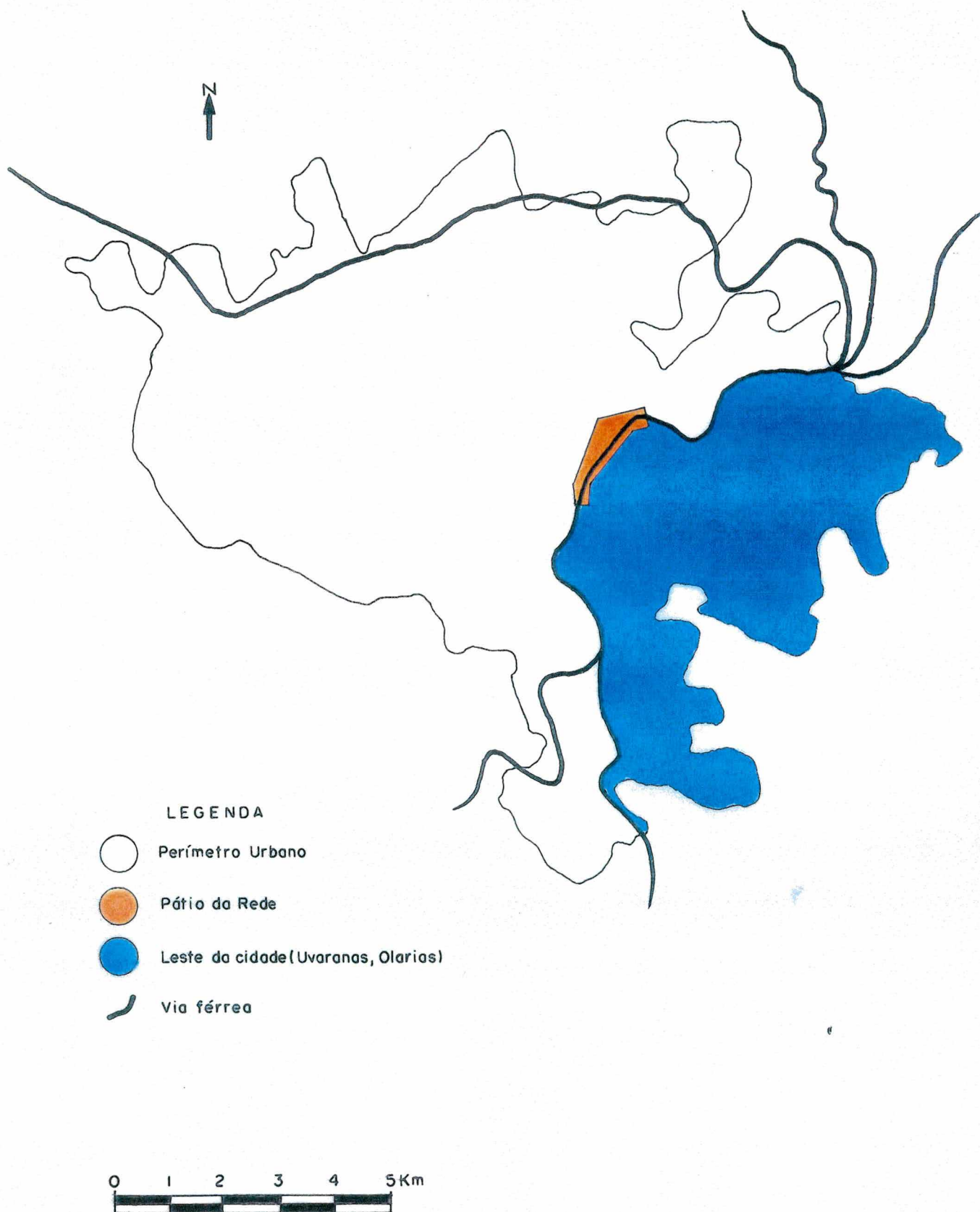


Figura 14
Ferrovias do Município de Ponta Grossa e o Desvio Ribas

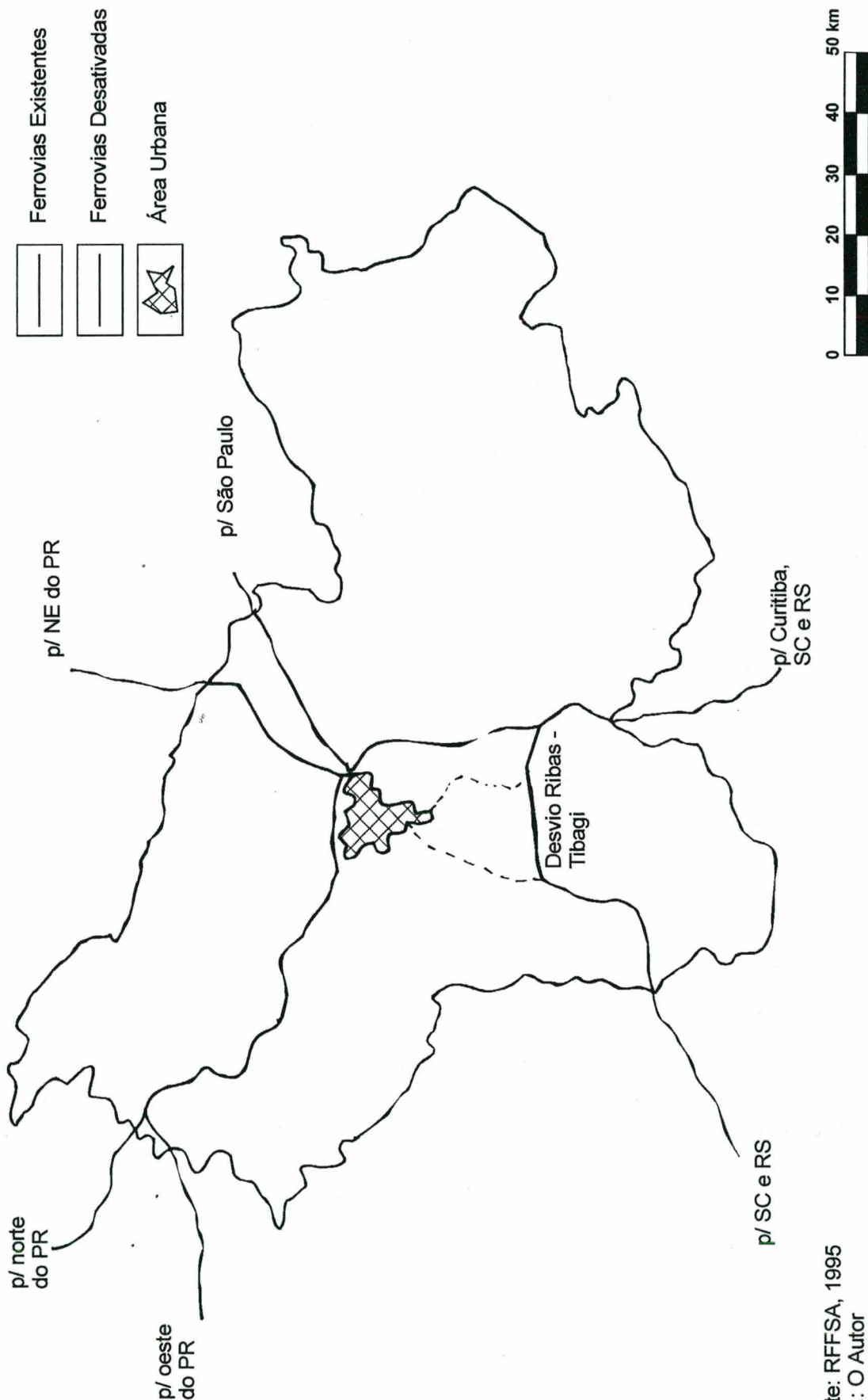


Figura 15
Pátio Central e Estrutura Viária



Quando esta área, com aproximadamente 135.000 metros quadrados de área plana, tornou-se um espaço a ser reaproveitado, interesses divergentes iniciaram uma disputa política que envolveu vários segmentos organizados da população de Ponta Grossa. Por um lado havia os interesses dos empresários, com apoio da Prefeitura Municipal⁵⁸ (ANEXO nº 5), em reestruturar o espaço vago para atividades comerciais⁵⁹, e por outro, havia os que defendiam o reaproveitamento do espaço em questão para a organização de equipamentos de uso público e gratuito.

4.3. NEGOCIAÇÕES DE COMPRA - RFFSA E PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA

As negociações de compra do Pátio Central da RFFSA e acessos, entre a Prefeitura de Ponta Grossa e a RFFSA, iniciaram-se em 1986 e concretizaram-se em 30 de março de 1990, no 1º Tabelionato de Notas de Curitiba, com a escritura pública de cessão de direitos possessórios entre a Rede Ferroviária Federal S.A. - Superintendência Regional de Curitiba - e a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa⁶⁰.

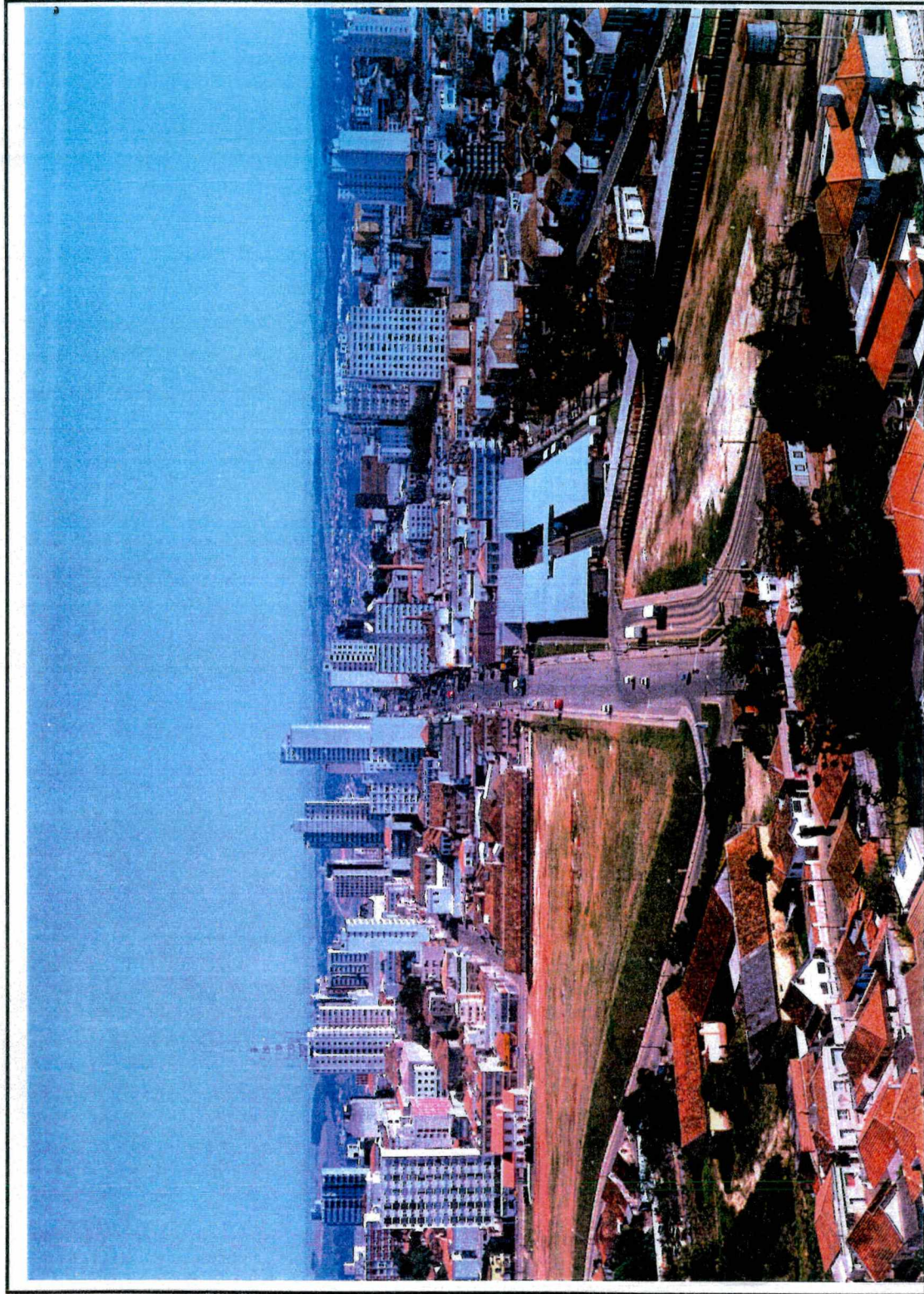
Com uma área total de 368.816 m², o terreno negociado é dividido em três partes: 1) o Pátio Central de Manobras (FOTOGRAFIAS nº7, nº8 e nº9) com 92.276 m², que contém a Estação

⁵⁸ O ex-prefeito Pedro Wosgrau Filho (1989/1992), é um dos principais empresários no ramo da construção civil em Ponta Grossa.

⁵⁹ Neste caso específico - "Shopping Center".

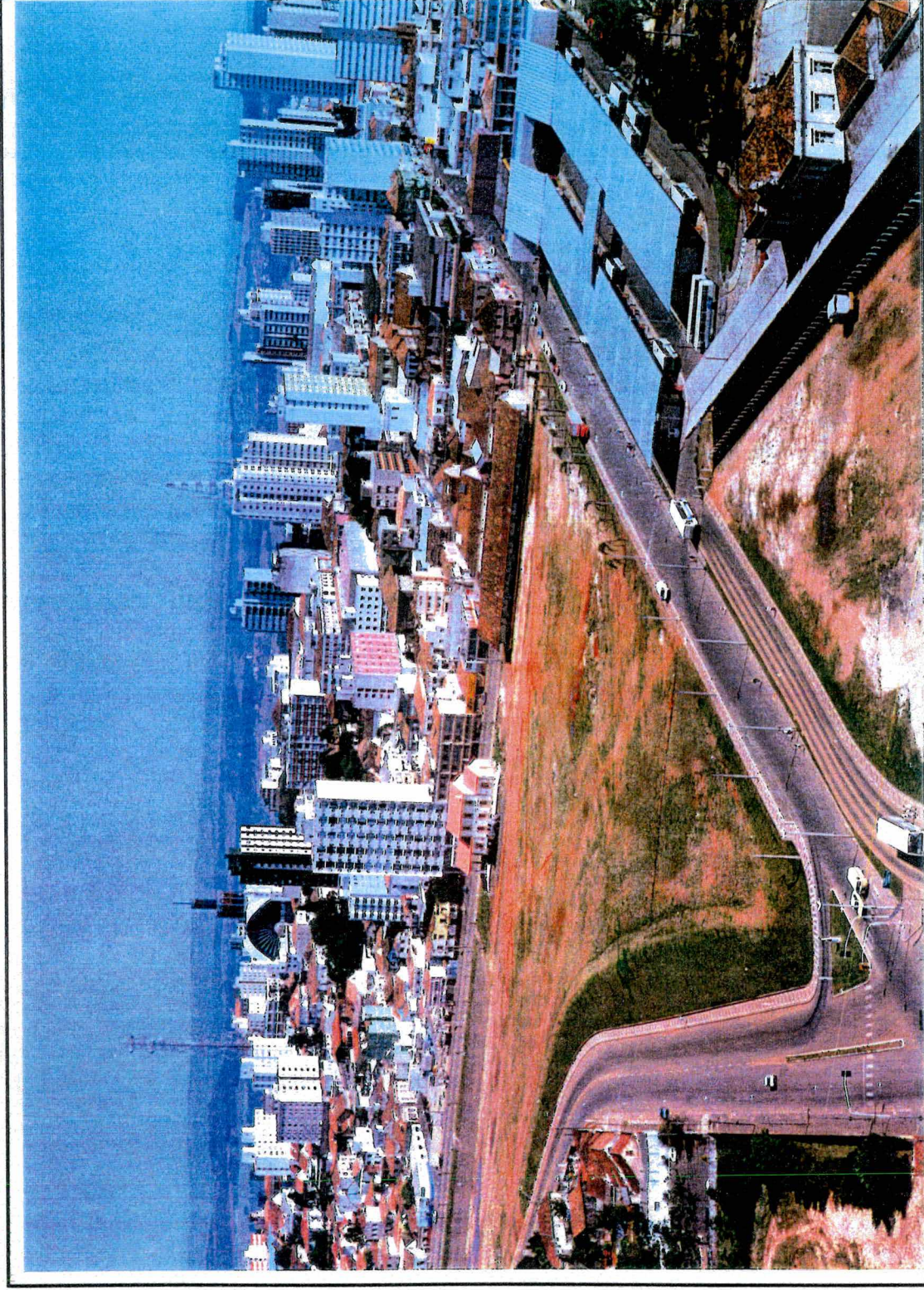
⁶⁰ Representando a RFFSA estava o Superintendente Regional Sr. José H. Lobo Carneiro e na qualidade de outorgado cessionário, o município de Ponta Grossa, representado pelo Sr. Pedro Wosgrau Filho (Prefeito Municipal/PDC).

Fotografia 7 - Pátio Central



Fonte: DOMINGOS SILVA SOUZA

Fotografia 8 - Pátio Central



Fonte: DOMINGOS SILVA SOUZA

Fotografia 9 - Pátio Central



Fonte: DOMINGOS SILVA SOUZA

Paraná, a Estação Ponta Grossa, Barracão de Cargas, Barracão das Locomotivas (depósito de locomotivas) e quatro casas de alvenaria; 2) Acesso à Uvaranas, com 127.014 m² ; e 3) Acesso à Oficinas, com 149.527 m² (FOTOGRAFIA nº10).

O valor de 1.267.094,21 BTN'S, saldo do encontro de contas correntes do convênio de cooperação técnica e financeira celebrado entre a partes em 12/02/86 e nos termos da Lei Municipal NR 4.349 de 05/03/90, foi pago em cinquenta (50) prestações mensais e consecutivas no valor de 25.341,884 BTN'S cada uma, as quais foram corrigidas pelo índice de variação das BTNF'S. Além do pagamento, a Prefeitura de Ponta Grossa se comprometeu ainda a: 1) construir para a RFFSA um edifício com área de 1.838,28 m² e sete (07) casas com área de 182 m² cada, destinadas a instalação da administração local da RFFSA; 2) retirar e entregar à RFFSA, todo o material de superestrutura da via permanente e outros de interesse da Ferrovia existentes na área descrita; 3) doar ao Sindicato dos Ferroviários do Paraná e Santa Catarina um terreno de 1.000 m² a ser desmembrado da área em questão e 4) pagar todas as despesas decorrentes de transações imobiliárias⁶¹. Como garantia do pagamento, o município de Ponta Grossa concedeu à RFFSA, parte da cota de participação do município no ICMS, em valores iguais às parcelas mensais.

O município estabeleceu convênio de cooperação técnica entre a RFFSA e o Estado do Paraná, através da Secretaria de

⁶¹ Averbações, registro de imóveis e escrituras públicas.

Fotografia 10 - Pátio Central e Acesso à Oficinas



Fonte: DOMINGOS SILVA SOUZA

Transportes, para a construção da ligação ferroviária Desvio Ribas - Tibagi. Também houve a desapropriação dos imóveis da Rede declarados de utilidade pública⁶², a promoção do remanejamento dos serviços públicos necessários, a contratação de empresa especializada para execução de levantamento topográfico e cadastro da área do Pátio Central.

Em meio às negociações, no mandato do Prefeito Otto Cunha (PDC), em 1986, foi encomendado ao arquiteto Jaime Lerner um projeto para o aproveitamento de toda a área até então ocupada pela Rede. Concluído em 1988, já no mandato do prefeito Pedro Wosgrau Filho, o projeto não foi implantado.

Segundo SLOMPO (1991), o prefeito Pedro Wosgrau Filho⁶³(PDC) deixou de implantar o Projeto Jaime Lerner - que traria benefícios à comunidade -, devido a interesses econômicos na área, especialmente no que se refere à construção de um "shopping center". O projeto alternativo, elaborado por engenheiros da Prefeitura, visando apenas a ocupação do Pátio Central, com destaque na construção do centro de compras⁶⁴, foi apresentado à Câmara Municipal em 1990. Neste projeto, estava previsto o terminal de transporte coletivo urbano⁶⁵, a interligação do sistema viário e a construção do "shopping center", com uma área de 45 mil metros quadrados do terreno a

⁶² Através do Decreto nº 110/86 de 03 de março de 1986.

⁶³ Empresário, proprietário da "Wosgrau Empreendimentos"- Construtora e Incorporadora de Obras.

⁶⁴ O projeto apresenta pouca documentação disponível para pesquisa.

⁶⁵ Originalmente proposto no Projeto Jaime Lerner.

serem alienados, mediante licitação, sob a modalidade de concorrência. O projeto foi apresentado para apreciação da Câmara Municipal em regime de urgência⁶⁶ e aprovado sem a participação da população e entidades de classes que poderiam apresentar sugestões e pareceres técnicos.

Sob forma de Projeto de Lei (72/90), o projeto intitulado "Arruamento e I Etapa de Ocupação do Antigo Pátio da Rede Ferroviária Federal S.A.", foi apresentado à comunidade através da Câmara de Vereadores. Com o conhecimento geral do projeto, iniciou-se uma divisão de opiniões que promoveu um enfrentamento político ante os interesses de grupos financeiros, apoiados pelo Governo Municipal, contra alguns segmentos da comunidade⁶⁷, liderados por vereadores contrários ao projeto⁶⁸.

As discussões, todavia, baseavam-se num espaço abstrato, que, pela sua potencialidade e valor imobiliário, foi reivindicado por vários segmentos da sociedade num embate entre o que é de interesse do capital e o que é de interesse para toda a comunidade. No entanto, o que impediu que o projeto fosse aprovado na sua totalidade e colocado em prática foram as construções centenárias da Rede⁶⁹, que no projeto Pedro Wosgrau, sofreriam sérias modificações: destruição total do depósito de

⁶⁶ Baseado no artigo 54, § 1º da Lei Orgânica do Município de Ponta Grossa.

⁶⁷ Destaque para o Departamento de História da Universidade Estadual de Ponta Grossa.

⁶⁸ Vereadores: Péricles de Holleben Mello, Luiz V. Slompo de Lara, Mário Kloster e Sandra Queiroz.

⁶⁹ Estação Paraná (1894), Estação Ponta Grossa (1900) e o Depósito de Cargas.

cargas e parcial da plataforma de embarque e telhado da Estação Ponta Grossa.

As possíveis intervenções em edificações históricas fizeram com que a Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, através do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico, participasse do processo decisório, encaminhando ao prefeito um documento de diagnóstico e propostas visando a preservação histórica das referidas construções. O documento orienta sobre a ocupação e manutenção das edificações tombadas e sobre o arranjo paisagístico e arquitetônico da área.

Durante as discussões entre a Prefeitura de Ponta Grossa e o Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná, foi enviado a este último um abaixo-assinado reivindicando uma postura favorável do referido Conselho aos interesses dos grupos que apoiavam a venda da área para a iniciativa privada (ANEXO nº 5).

"Acreditamos, por fim, que a execução daquele projeto coroa de êxito antiga, continuada e afinal vitoriosa luta encetada pela comunidade para a retirada dos trilhos do centro da cidade, implantando-se naquele local benfeitorias e atividades que melhor se coadunem com os anseios de progresso e de modernidade da comunidade pontagrossense".
(Abaixo Assinado enviado ao Sr. Rene Dotti - Presidente do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná -, em 10/08/90).

O texto do referido documento indica que a implantação do "shopping center", vem atender aos anseios da comunidade. Afinal,

possuir equipamentos que simbolizem progresso e modernidade tornou-se uma necessidade popular, introjetada pelas classes dominantes, que são as que realmente se utilizam de tal equipamento, e portanto, refletindo a sua valorização em toda a sociedade. Com esse tipo de equipamento, Ponta Grossa poderia se comparar a outras cidades, num orgulho coletivo de possuir esses novos símbolos de "desenvolvimento e crescimento".

Observa-se nos textos apresentados por jornais de Ponta Grossa - Jornal da Manhã e Diário da Manhã - a manipulação sobre a opinião pública, no que se refere à aceitação da venda da área da Rede para a iniciativa privada, tendo como pano de fundo a "necessidade" da população possuir um shopping center.

Populares ouvidos ontem, em pesquisa informal, realizada pelo Jornal da Manhã, manifestaram-se absolutamente convencidos da necessidade e da oportunidade de se implantar um shopping center na cidade. (...) A comerciante Anastácia Gebeluka, demonstrou que acredita ser "muito bom para a cidade" a instalação do shopping center. Já o fotógrafo Alvacir Ferreira gostou da idéia, e empolgou-se, argumentando que o benefício sempre será bem vindo, "porque Ponta Grossa precisa se desenvolver". José Lemes, motorista, foi mais lacônico: "acho bom". () Em regra, nenhuma das opiniões coletadas, foi de oposição às mudanças pretendidas, muito menos à implantação do shopping center em Ponta Grossa. (Jornal da Manhã, nº11.224, de 12 de maio de 1990).

O projeto de ocupação da área da Rede Ferroviária Federal apresentado pela Prefeitura Municipal, em substituição ao elaborado pelo arquiteto Jaime Lerner, **vem tendo boa repercussão junto a segmentos importantes da sociedade princesina. A polêmica que envolvia algumas pessoas interessadas na preservação do lado histórico da cidade vai assim se esvaziando.** Segundo o secretário Valfrido Martins, "o que mais houve

foram sugestões e algumas mexidas aqui e ali. Mas no geral, o projeto foi muito bem recebido e até elogiado". (Diário da Manhã, nº 953, de 17 de junho de 1990. Grifos do autor)

Enquanto os principais jornais da cidade referenciavam o projeto do Prefeito Municipal, outros segmentos organizaram-se em defesa do patrimônio histórico da cidade e por uma reflexão mais ampla sobre a ocupação do Pátio: O Departamento de História da UEPG coletou aproximadamente 3,5 mil assinaturas de populares contra a venda da área e a agressão aos prédios antigos. Alguns vereadores⁷⁰ contrários ao projeto buscaram ao máximo evitar as negociações realizadas entre o executivo e o legislativo para que o referido projeto fosse aprovado. Além de "universitários" e vereadores, outros grupos mobilizaram-se em defesa da causa.

O jornal "Folha de Londrina", de 14 de julho de 1990, mostra com maior imparcialidade estes movimentos.

...um projeto apresentado pelo prefeito Pedro Wosgrau à Câmara de Vereadores põe em risco a preservação histórica do centro da cidade. O projeto permite a venda de 50 mil m² numa área próxima à antiga estação ferroviária, para a construção de um shopping center. Receosos de que o projeto seja aprovado pelos vereadores, representantes da comunidade estiveram reunidos com o coordenador do Patrimônio Cultural da Secretaria da Cultura do Paraná, e do Procurador Geral da Justiça do Estado, para que se assegure a preservação das edificações da RFFSA. (Folha de Londrina, de 24 de julho de 1990).

⁷⁰ Liderados pelo vereador Péricles Holleben de Mello (PT) que considerou a entrega da área da RFFSA para a iniciativa privada - "como o maior crime praticado por uma administração pública, na cidade de Ponta Grossa".

A única pesquisa conhecida sobre a opinião da população a respeito da ocupação do Pátio Central é a realizada para este trabalho⁷¹. A questão nº 8 do questionário aplicado à população de Ponta Grossa (ANEXO nº 2), que se refere à ocupação da área, mostra várias sugestões⁷², diferentes daquelas apontadas pelo Poder Público, que justificariam a construção do centro de compras.

Considerando que este questionário foi realizado após existir uma ampla campanha pela construção do "shopping center" (que pode ter influenciado muitas pessoas), a preferência pela implantação de um parque com equipamentos de lazer e diversão supera a construção do "shopping": 22,4% contra 11,9%. Se somados os itens relacionados com a prática esportiva (5,4%) e atividades artísticas e culturais (2,6%), considerados equipamentos de lazer e diversão que compõem um parque, a percentagem daqueles que optaram pelo parque amplia-se para 30,4% contra os mesmos 11,9%.

⁷¹ Pesquisa realizada durante o segundo semestre de 1994.

⁷² Informações semelhantes e complementares foram agrupadas.

1° Parque ecológico ⁷³ com equipamentos de lazer e diversão....	22,4%
2° Centro comercial (shopping Center).....	11,9%
3° Não tem idéia.....	8,3%
4° Rodoviária ⁷⁴	7,6%
5° Equipamentos urbanos p/ circulação (vias e estacionamento) ..	7,2%
6° Centro industrial.....	5,4%
- Centro esportivo (quadras, campos, piscinas etc.).....	5,4%
8° Uso residencial (loteamentos e condomínios).....	4,8%
9° Centro artístico e cultural (museus, teatros, palcos etc.)..	2,6%
10° Centro de assistência médico/social (hospital, clínicas)..	2,5%
11° Não opinou.....	2,2%
12° Centro de turismo.....	1,8%
13° Escola pública.....	1,4%
14° Centro Cívico (Prefeitura e Câmara de vereadores).....	0,4%

O Pátio Central, ao invés de atender aos desejos próprios de lazer e bem estar, dentro da disponibilidade econômica da maioria da comunidade - a população de baixa renda, que é carente de espaços públicos -, é organizado através do padrão determinado pela ideologia dominante. A simbologia criada pela classe burguesa, ultrapassa seus limites sociais e massifica-se, diante do discurso do progresso.

⁷³ A denominação ecológico foi usada para determinar a presença de verde e água natural no parque - citado com esta função pelos entrevistados.

⁷⁴ A rodoviária atual encontra-se em condições precárias de funcionamento.

Em POULANTZAS (1978), o Estado sanciona e reproduz o domínio político através da ideologia que legitima o poder das classes dominantes. Considerando o processo econômico e as relações de produção como poderes, compreendemos a sua ligação com as relações políticas e ideológicas que as consagram e legitimam e que estão presentes nas relações econômicas. Assim, o Estado, sua política, suas formas, suas estruturas traduzem, portanto, os interesses da classe dominante não de modo mecânico, mas através de uma relação de forças que faz dele uma expressão condensada da luta de classes em desenvolvimento. Em relação às classes dominantes, o Estado tem um papel principal de organização. Organiza o interesse político a longo prazo do bloco no poder, composto de várias frações da classe burguesa. O Estado constitui a unidade política das classes dominantes.

A designação ativa do espaço, a divisão e reivindicação do espaço por uma multidão de atores e instituições produziu uma "explosão de espaços" - a articulação múltipla das relações sociais estratificadas com o espaço. A explosão de distinções espaciais entre pessoas e grupos da sociedade resulta num caos de espaços contraditórios que proliferam as fronteiras em que aparece o conflito socio-espacial. (LEFBVRE *apud* GOTTDIENER, 1985, p.130)

A construção da cidade como sociedade, como local de relações humanas e sociais, não é, portanto, mais possível através somente da lógica quantitativa industrial e comercial, mas sim através da participação igualitária e direta do munícipe.

Contrário a isto, a Lei nº 4.415, publicada em 31 de agosto de 1990, decretada pela Câmara de Vereadores, aprova o Projeto de Arruamento e I Etapa de Ocupação do Antigo Pátio da RFFSA, que prevê a preservação apenas das duas estações ferroviárias e destina áreas reservadas à implantação de terminal de transporte coletivo urbano e "shopping center".

Porém, o alto valor do preço mínimo de venda da área, definido mediante laudo de avaliação, impediu a continuidade do projeto. A ausência de interessados na primeira licitação (23 de setembro de 1991), demonstrou a inviabilidade de construção de um centro de compras de proporções exageradas para uma cidade de porte médio.

[O domínio do espaço representa fonte fundamental de poder na medida em que a vida social acha-se diretamente afetada por ele. O poder político sobre o território pressupõe o poder sobre a sociedade, quando o poder político interage no espaço, criando equipamentos de consumo coletivo.

Através da ideologia do crescimento econômico, a classe possuidora dos meios de produção, consegue através do Estado, o fortalecimento institucionalizado e paternalista desta ideologia e delimita o desenvolvimento social a algumas conquistas de ordem funcional.

É fundamental uma negociação entre os desejos e necessidades da comunidade e os interesses do capital para que haja o avanço social. E isto só se dará com a organização política das classes populares. Processo em que os planejadores

também terão que se envolver, porque na medida em que cresce a importância dos meios de consumo coletivo, cresce também a relevância da auto-organização da população e de sua interferência sobre o poder local.⁷⁵

A aguda separação que existe entre o cidadão e os destinos de seu ambiente imediato traz, desde logo, consequências econômicas que todos conhecemos; porém, onde se torna sutilmente mais perigosa é no campo da cultura, na medida em que a falta de uma referência de identidade a um lugar - pelo fato de não poder participar ativamente em sua formulação ou em sua transformação. (VIVIESCAS, 1988, p.57).

O planejamento público não possui o poder de decisão sobre a interação do Estado com as cidades. O planejador é apenas um instrumento dentro de um sistema institucionalizado que atende aos interesses da sociedade, sobretudo à elite. Somente o vínculo dos programas de planejamento a entidades ou órgãos de defesa dos diversos segmentos da comunidade, tornariam a população ciente - e portanto, capaz de opinar -, não apenas da funcionalidade da sua cidade, mas também das idéias que conduzem à sua modificação.]

Quando o Pátio Central da RFFSA tornou-se um espaço a ser reaproveitado, os interesses do capital já estavam sendo articulados, via Prefeitura Municipal, antes de qualquer reflexão sobre as inúmeras opções que este espaço público, enquanto vazio, potencializava. Entre os três principais projetos apresentados

⁷⁵ A população urbana de Ponta Grossa possui poucos movimentos sociais organizados. As poucas associações de moradores existentes se limitam aos problemas pontuais dos bairros e vilas que representam.

pela Prefeitura, os dois primeiros - Projeto Jaime Lerner e o Projeto da Prefeitura de Ponta Grossa -, faziam referência a construção do *shopping center*. O terceiro - Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas -, foi implantado e inaugurado em novembro de 1996.

4.4. PROJETOS APRESENTADOS PARA OCUPAÇÃO DO PÁTIO CENTRAL DA RFFSA

4.4.1. Projeto do Arquiteto Jaime Lerner (Prefeito Otto Cunha)

Finalizadas as negociações entre a Prefeitura e a RFFSA, no mandato do prefeito Otto Santos da Cunha, foi elaborado um projeto pelo arquiteto Jaime Lerner (Jaime Lerner Planejamento Urbano), com proposições e diretrizes gerais para a cidade de Ponta Grossa, relativas à Estruturação Urbana e Urbanização da Faixa da Ferrovia (Volume I) e Transporte Urbano/Circulação (Volume II.), conforme prioridades estabelecidas pela Assessoria Municipal de Planejamento.

4.4.1.1. Estrutura Urbana e Urbanização da Faixa da Ferrovia

4.4.1.1.1. Concepção Geral

A cidade de Ponta Grossa sempre se caracterizou pela falta de integração física determinada ora pela topografia acidentada, com obstáculos nem sempre transponíveis, ora pelo leito da ferrovia que a secciona em duas áreas distintas.

A utilização da faixa de domínio da RFFSA representava, para os autores do projeto, a oportunidade de dotar a cidade dos equipamentos que estivessem faltando para complementar sua função de polo regional.

Atrás dos trilhos e da memória sempre se encontram espaços que merecem ser preservados, reciclados e revitalizados.

Dentro dessa premissa, pretendia-se manter boa parte dos trilhos, ora formando espaços onde eles se incorporassem ao tratamento do piso leve, lembrando as antigas "Maria Fumaças", percorrendo todo o itinerário, em linha singela. Seria o retorno de elementos que marcaram a paisagem da cidade e permanecem, ainda vivos na memória da população.

Assim, as transposições teriam um tratamento como partes "vestidas", dotadas de equipamentos sociais e atuando como pontos de encontro da população. Essas características ocorreriam, também, nas estações que seriam criadas ao longo do itinerário das "Maria Fumaça".

Os usos mistos habitação/serviços/trabalho/lazer seriam uma constante ao longo da faixa de domínio, estimulando a mistura de funções urbanas, contribuindo para humanizar o assentamento proposto, integrando os dois lados da cidade.

As construções existentes seriam preservadas e recicladas, abrigando novos usos que proporcionariam o encontro da população.

A urbanização da faixa da Rede Ferroviária constituiria, assim, um programa de vida e trabalho, juntos. Nuances próprias em cada trecho caracterizariam a diversidade. O trilho, a

continuidade, a memória. O Pátio central, o encontro, a animação. O conjunto, a humanização da cidade (LERNER, 1988).

4.4.1.1.2. Pátio Central (FIGURA nº 16)

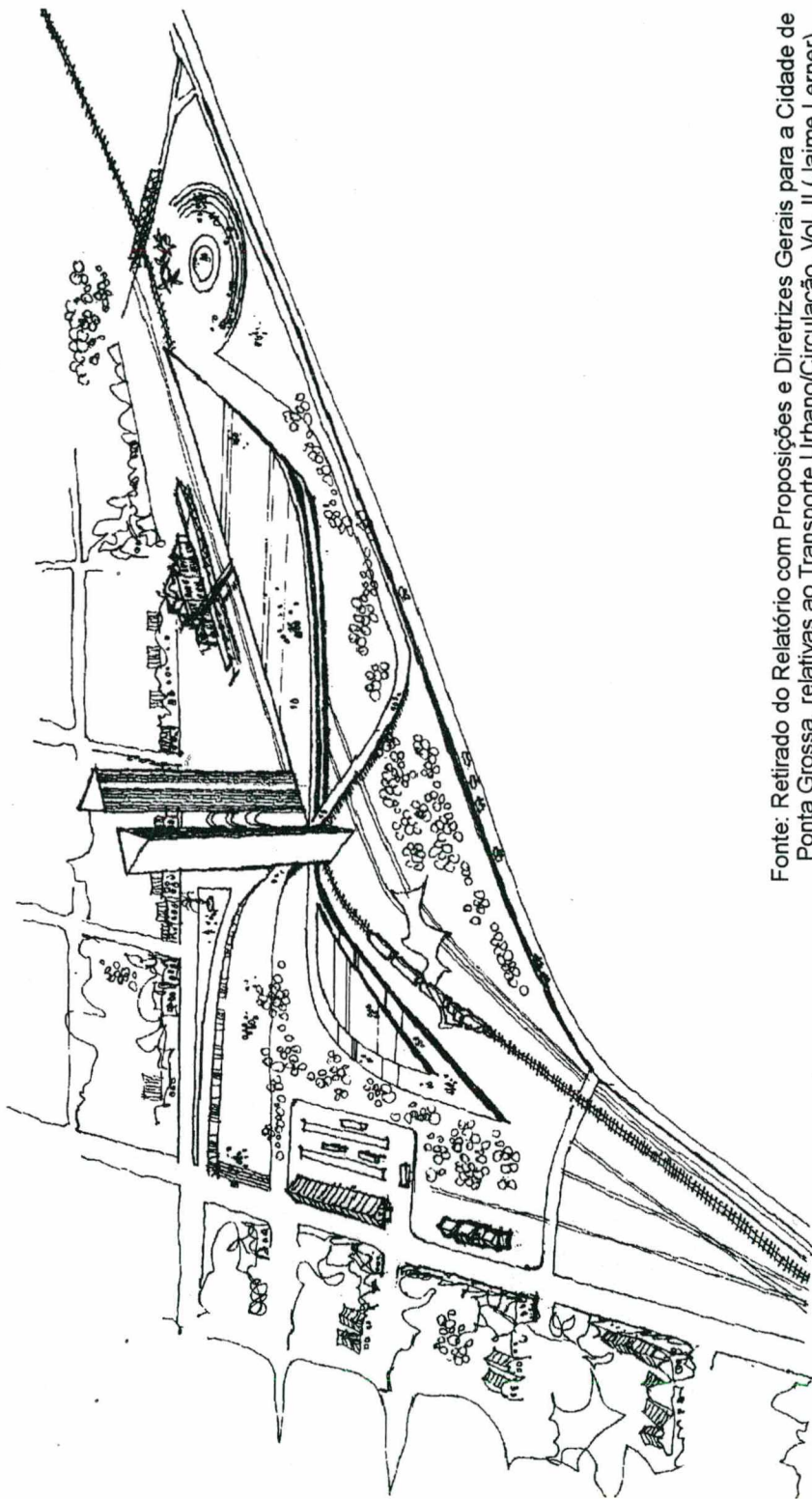
No Pátio central, um grande "shopping center" - a Estação de Compras - e um centro cultural - a Estação da Cultura - formariam um conjunto arquitetônico singular, preservada a atual estação de passageiros que abrigaria atividades de animação mais sofisticadas.

O grande pátio da Rede Ferroviária, teria que ser incorporado ao centro de Ponta Grossa, sendo a convergência do acesso de pedestres, provenientes da área central, dos trilhos do trem, da Estação da Cultura, das torres de 25 pavimentos cada (hotel e escritórios). O Pátio abrigaria, ainda, o Terminal da Estação - ponto de integração do sistema de transporte coletivo da cidade, utilizando o antigo depósito de cargas que seria preservado e reciclado.

A Estação de Cultura abrigaria biblioteca, videoteca, museu da imagem e do som, "ateliers" múltiplos (pintura, música, gravuras, etc.), compondo uma grande oficina de artes. Seria um polo cultural viabilizado através da iniciativa privada e associado ao "shopping center".

A Praça dos Trilhos, formada pelo feixe de trilhos existentes e incorporados a um tratamento de piso, formaria uma praça cívica que abrigaria o Museu Ferroviário de Ponta Grossa. (LERNER, 1988).

Figura 16
Pátio Central



Fonte: Retirado do Relatório com Proposições e Diretrizes Gerais para a Cidade de Ponta Grossa, relativas ao Transporte Urbano/Circulação. Vol. II (Jaime Lerner)

4.4.1.1.3. Via dos Ofícios (FIGURA nº 17)

O desenvolvimento da faixa da ferrovia (linhas de acessos ao Pátio Central) permite definir uma configuração contínua de moradias e serviços, respeitada a escala local e formando uma paisagem diversificada onde seriam construídas edificações de 1 a 3 pavimentos.

Formaria um assentamento habitacional linear, onde diversas atividades profissionais teriam o seu convívio: trabalho no térreo e habitação na parte superior.

Os trechos, mais largos seriam destinados à habitação coletiva, também dentro da escala do conjunto.

4.4.1.1.4. O trem e as estações (FIGURA nº 18)

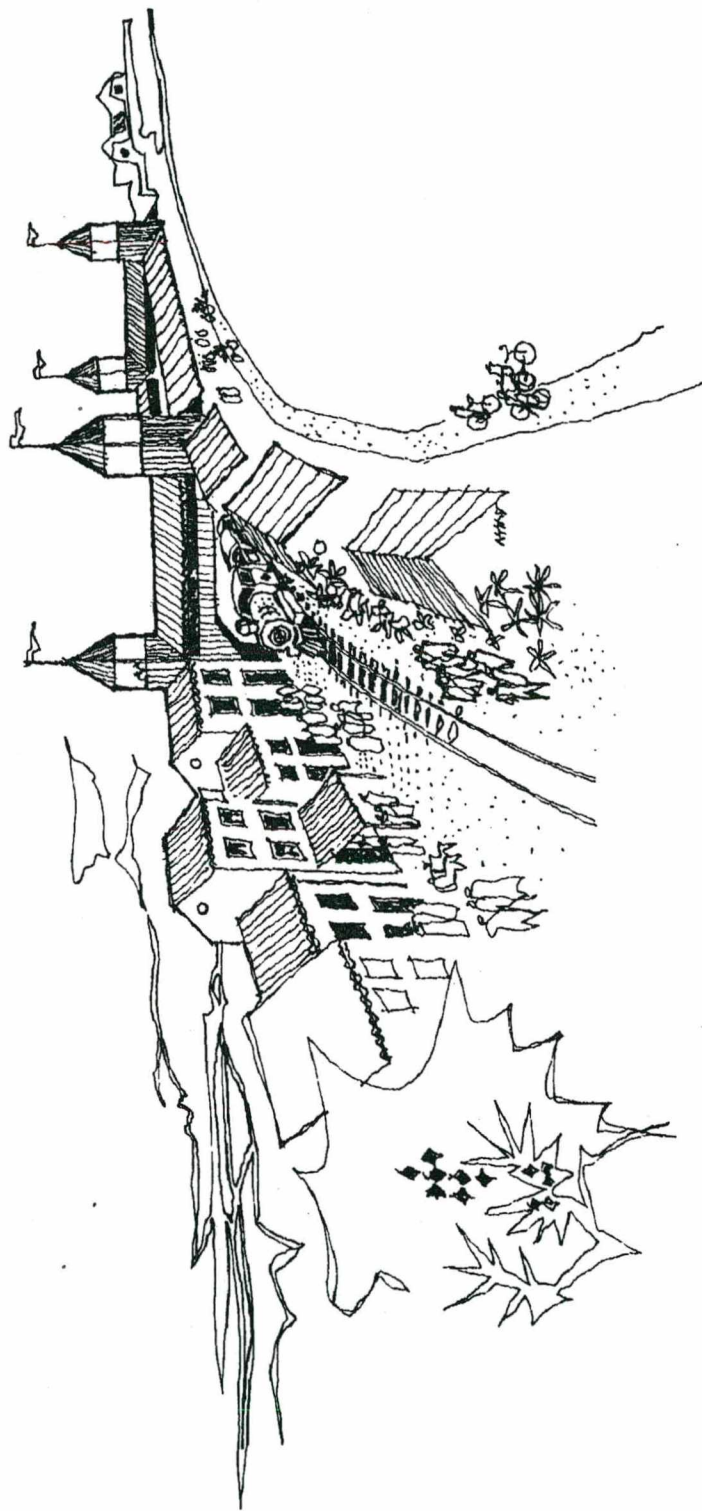
As "estações" do trem configurariam os bairros por onde a faixa de domínio cruza a cidade.

Seriam nove estações, dotadas de equipamentos comunitários e estariam situadas a uma distância de 800 metros, constituindo as referências, tão indispensáveis à população da cidade.

Interligando as estações, um trem "Maria Fumaça" - um veículo moderno, sobre trilhos "vestido" de trem "Maria Fumaça" - faria o percurso pendular ao longo do itinerário, em baixa velocidade e baixa frequência.

Seria mais uma alternativa de deslocamento dentro da faixa de domínio (assim como a ciclovia), sem os incômodos do bloqueio de travessias, nem os inconvenientes de um trem pesado. Os dois

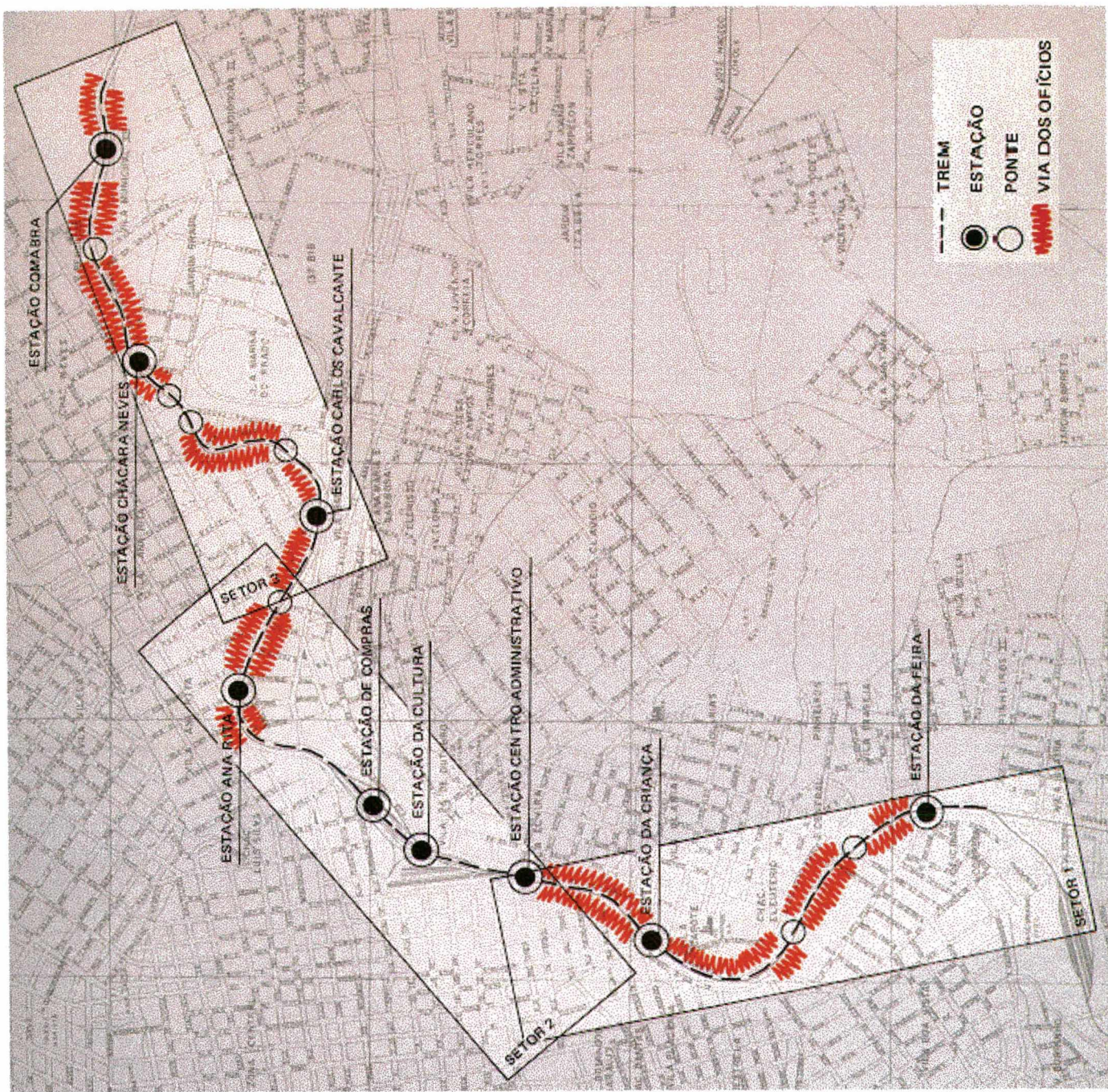
Figura 17
Via de Ofícios



Fonte: Retirado do Relatório com Proposições e Diretrizes Gerais para a Cidade de Ponta Grossa, relativas ao Transporte Urbano/Circulação. Vol. II (Jaime Lerner)

Figura 18

As Estações



Fonte: Retirado do Relatório com Proposições e Diretrizes Gerais para a Cidade de Ponta Grossa, relativas ao Transporte Urbano/Circulação. Vol II (Jaime Lerner).

extremos da linha seriam dotados de "giradores" para posicionar o veículo no sentido do tráfego.

4.4.1.1.5. Lazer e animação (FIGURA nº 19)

Foram previstos dois tipos de tratamento, em função da disponibilidade da áreas.

No trecho ao sul, onde estão disponíveis espaços mais amplos, seriam implantados os equipamentos especiais: kartódromo, bicicross, pistas de skate, quadras poliesportivas, campos de futebol, espaço para circo e canchas de bocha.

Os equipamentos de vizinhança aconteceriam ao longo de toda a faixa, em espaços menores, onde estaria prevista a implantação de "play-grounds".

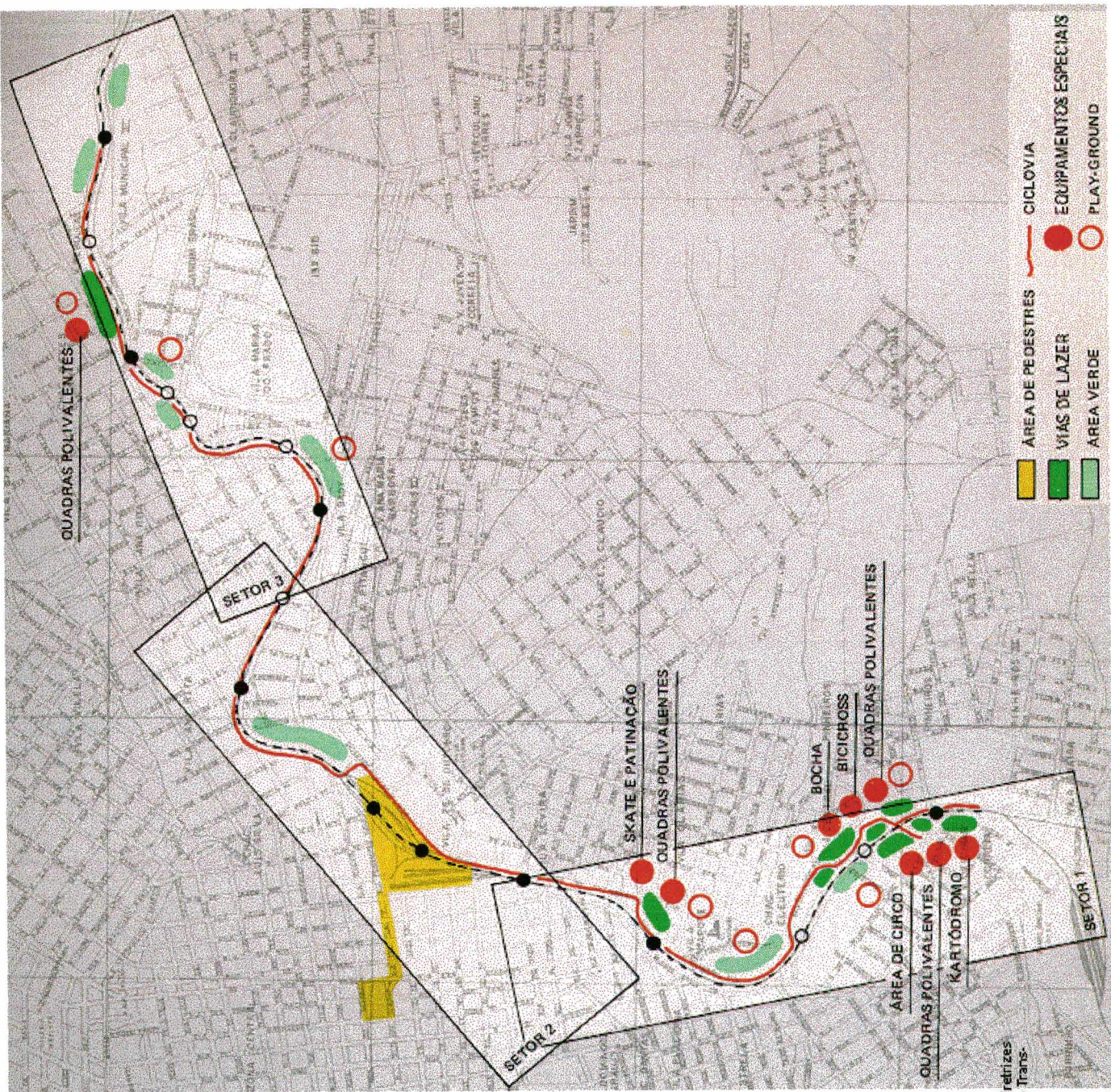
Ao longo de toda a extensão da faixa de domínio, seria construída uma ciclovia que teria, além da função recreativa, a função de transporte, aproveitando a topografia favorável (rampas suaves, apropriadas ao tráfego de trem).

4.4.1.1.6. Equipamentos sociais (FIGURA nº 20)

Ao longo da faixa seriam montadas estações do trem, constituídas por pontos onde equipamentos comunitários se encontrariam, creches, postos de saúde, escolas, mercadinhos de bairro, bibliotecas, "play-grounds", etc. A arquitetura caracterizaria esses pontos ao longo do itinerário.

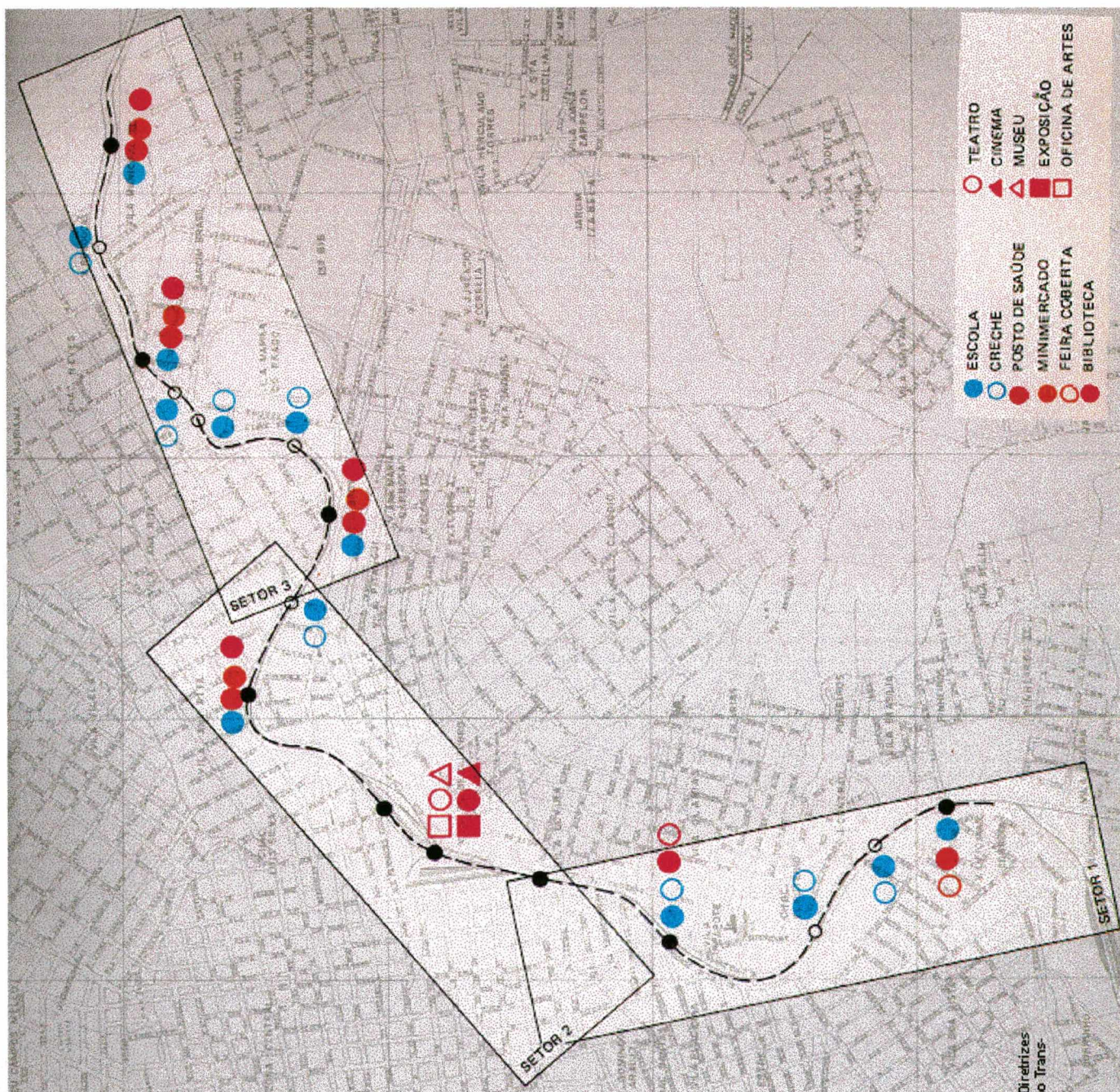
O projeto previa também a construção de pontes para pedestres em determinados trechos, passando sobre os trilhos do

Figura 19
Lazer e Áreas Verdes



Fonte: Retirado do Relatório com Proposições e Diretrizes Gerais para a Cidade de Porta Grossa, relativas ao Transporte Urbano/Circulação. Vol II (Jaime Lerner).

Figura 20
Equipamentos Sociais



Fonte: Retirado do Relatório com Proposições e Diretrizes Gerais para a Cidade de Porto Grossa, relativas ao Transporte Urbano/Circulação. Vol II (Jaime Lerner)

trem. Apesar de não serem necessárias para a travessia, elas serviram para simbolizar a união dos dois lados da cidade, além de marcar, com suas torres, os pontos de travessia da faixa da Rede.

Prevvia-se também, a implantação de uma feira coberta permanente, que teria as funções de abastecimento da comunidade local. (LERNER, 1988).

4.4.1.2. Sistema viário do Projeto Jaime Lerner

O transporte urbano/circulação - volume II - do Projeto Jaime Lerner, será apresentado parcialmente, relevando a função do Pátio Central da RFFSA, no sistema viário.

A proposta de um Sistema Integrado de Transportes consiste na implantação inicial de um Terminal Central de Integração, na área pertencente à RFFSA. Posteriormente, com a implantação de quatro terminais de integração físico-tarifária localizados nos corredores Norte, Sul e Leste (bairros), operam as linhas de ligação entre terminais, com veículos "padron", adequados ao transporte de massa. Nos terminais de bairro, as linhas alimentadoras integram os setores adjacentes aos corredores, operando com ônibus convencionais ou microônibus. Linhas radiais integram no Terminal da Estação (Central) vários setores habitacionais de importância. Complementam a proposta, em etapa posterior, a criação de linhas interbairros com a função de distribuir as demandas diretas entre os corredores.

Para justificativa da mudança operacional proposta, são relacionados os principais argumentos que fundamentam o conjunto de medidas a partir das fases de análise e diagnóstico: deficiência de espaço físico de plataformas na área central; necessidade de racionalização de itinerários; percursos das linhas dispersas, na área central; intervalos altos e frota mínima na maior parte das linhas; baixa oferta de transporte nos deslocamentos diametrais; superposição de linhas nos corredores de transportes; necessidade de renovação da frota; falta de prioridade ao transporte do esquema de sinalização; índice de mobilidade em transporte coletivo relativamente baixo; evidência de demanda reprimida; quantidade representativa de integrações físicas entre linhas, nos terminais centrais; existência de diversos trechos periféricos de linhas com baixa densidade demográfica e necessidade de aperfeiçoamento de mecanismos de acompanhamento e controle da demanda e oferta.

4.4.1.2.1. Implantação do Terminal Central (Pátio da RFFSA)

A etapa inicial da proposta foi baseada na construção e implantação de um novo espaço central, com a função de terminal de transportes. O único espaço disponível foi localizado no pátio da RFFSA. Considerando-se a natural expansão do Sistema de Transporte Coletivo, tornava-se determinante a execução de um terminal com capacidade suficiente para o atendimento da projeção da demanda para dez anos.

Com o novo terminal, denominado Terminal da Estação, seria possível proceder ao remanejamento de linhas e itinerários de forma a iniciar a racionalização do Sistema de Transporte. Quanto às linhas diametrais existentes, criava-se a oportunidade de um replanejamento, onde seriam preservadas as linhas com equilíbrio operacional e desmembradas as linhas com eficiência.

O Terminal da Estação seria operado como terminal de integração físico-tarifária e compreenderia, prioritariamente, as linhas (em um total de 19) objeto da etapa seguinte da proposta, provenientes dos corredores Norte, Sul e Leste. Estas linhas seriam denominadas de "integradas", com comunicação visual diferenciada para distinguir das demais linhas convencionais.

Prevendo o direcionamento do crescimento urbano da cidade e determinando o papel da área central neste processo, através da organização geral da circulação, o arquiteto idealizou uma intervenção em toda a área central da cidade, próxima ao Pátio Central, em especial a ocupação dos espaços da Rede Ferroviária (Pátio Central e acessos), a organização do sistema viário em função do transporte coletivo - terminal viário compondo o Pátio Central -, algumas intervenções nas áreas circunvizinhas ao Pátio. A harmonia da nova função do espaço com o resgate da sua história, através da preservação de vários equipamentos ferroviários do Pátio Central e a integração do transporte viário com o ferroviário, eram as principais características positivas do projeto.

O projeto, no entanto, devido a questões financeiras, apresentava um caráter ufanista em relação a algumas propostas, como o estacionamento subterrâneo, previsto para abrigar dois mil carros, numa área de cinquenta mil e quinhentos metros quadrados; as torres que comportariam os escritórios e o hotel, abrangendo uma área de cinco mil e quinhentos metros quadrados cada uma, em vinte pavimentos e a Via dos Ofícios que comportaria mil unidades de um a três pavimentos a serem instaladas à margem dos trilhos, sem no entanto prever a forma de ocupação inicial, a manutenção e a função exata deste assentamento habitacional/profissional, que previa essencialmente atividades profissionais de pessoas de classes sociais baixas⁷⁶.

A aceitação do projeto por parte da população e da maioria dos profissionais ligados à área⁷⁷, deveu-se inicialmente a uma ansiedade que a comunidade tinha em ter o espaço vago aproveitado imediatamente e, por haver carência de espaços públicos na cidade, em poder usufruir de novos equipamentos urbanos (quer sejam de lazer e animação, comercial e estrutural - sistema viário). Outra razão considerável para o sucesso na acolhida do projeto foi o reconhecimento do arquiteto Jaime Lerner, em âmbito nacional, na área de planejamento urbano - especialmente pelas suas obras em Curitiba, que tornava as suas idéias praticamente indiscutíveis pela comunidade em geral.

⁷⁶ O projeto dá preferência aos seguintes ofícios: barbeiro, dono de quitanda, sapateiro, artesão, indústrias de fundo de quintal, pintor, marceneiro etc.

⁷⁷ Consulta realizada a Arquitetos, Engenheiros Cíveis, Geógrafos, Historiadores etc. - predominantemente da Universidade Estadual de Ponta Grossa.

4.4.2. Projeto de arruamento e I etapa de ocupação do antigo pátio da R.F.F.S.A.

Com a posse do Prefeito Pedro Wosgrau Filho (PDC), em 1989, o projeto do Arquiteto Jaime Lerner (1988), não foi levado adiante e a Secretaria Municipal de Planejamento elaborou um novo projeto, intitulado Projeto de Arruamento e I Etapa de Ocupação do Antigo Pátio da R.F.F.S.A., baseado no projeto idealizado por Jaime Lerner.

De acordo com o secretário municipal de Planejamento Valfrido Antônio Martins, todo o projeto atual foi baseado no idealizado pelo arquiteto Jaime Lerner em agosto de 1988, encomendado pelo ex-prefeito Otto Santos da Cunha, *"pois foi um projeto muito bem montado, possibilitando-nos o aproveitamento de todos os seus dados, estatísticas e idéias básicas, mesmo porque é mais fácil trabalhar com um projeto já pronto em mãos"*. (Diário da Manhã, 17 de junho de 1990, p. 6).

O secretário justifica, na mesma matéria do Diário da Manhã (17/06/90, p.6), que a elaboração do novo projeto, com a utilização de algumas idéias do anterior, deveu-se ao fato de que o Projeto Jaime Lerner visava a permanência dos trilhos, como forma de preservar a sua importância histórica no contexto pontagrossense, e daí a conseqüente integração deste tipo de meio de transporte ao sistema viário de transporte coletivo. Porém, analisando o sistema ferroviário com utilização no transporte coletivo, constatou-se que se tratava de um transporte específico de grandes massas a grandes distâncias, concluindo que o número

de passageiros era muito pequeno para justificar o custo da manutenção dos trilhos e que esses representariam um aumento da barreira física para a integração urbana.

Desta forma, foram retirados os trilhos dos acessos ao Pátio Central, e implantado um plano viário ao longo da faixa da linha férrea - vias rápidas. No Pátio Central foi prevista a construção de dois edifícios: um com atividades comerciais e o outro, um hotel de convenções. A maior área do Pátio Central seria ocupada por um "shopping center", com aproximadamente 45.000 m².⁷⁸

A rua XV de Novembro passaria a cortar o espaço do Pátio, dividindo a área destinada às torres e a área destinada ao "shopping center". O terminal viário seria construído ao longo da rua Fernandes Pinheiro e por sobre este, seria construído um viaduto ligando a rua Fernandes Pinheiro a rua Conselheiro Barradas⁷⁹. Próximo ao prédio da Estação Ponta Grossa estava prevista a construção da Praça da Cultura⁸⁰.

4.4.3. Projetos alternativos

Durante todo o processo de desativação e reocupação do espaço da Rede, muitas pessoas idealizaram a melhor maneira de

⁷⁸ As informações sobre o Projeto Arruamento e I Etapa de Ocupação da Antiga Area da RFFSA, resume-se a informações colhidas em jornais e documentos do Patrimônio Histórico do Paraná. O texto do projeto nunca foi encontrado nos arquivos da Prefeitura, sendo as plantas os únicos documentos disponíveis.

⁷⁹ A construção deste viaduto implicaria na destruição de parte da cobertura da plataforma de embarque da Estação Ponta Grossa.

⁸⁰ Como o projeto não possui um texto e apenas as plantas, não é possível determinar com exatidão o que compõe a Praça da Cultura.

aproveitar a área ociosa. Muitos profissionais ligados à área, desenvolveram idéias e projetos, que se considerados, poderiam contribuir para enriquecer as discussões sobre a potencialidade do local.

A Universidade Estadual de Ponta Grossa, através dos Departamentos de Geociências, História e Engenharia Civil, poderia participar de forma mais ativa em todo o processo, organizando fóruns de debates sobre o tema e apresentando projetos alternativos, como os elaborados pelos acadêmicos da disciplina de Planejamento Urbano, do Curso de Geografia, que durante o ano de 1992 desenvolveram alguns projetos que continham reflexões importantes sobre a questão. Em várias oportunidades o Curso de Geografia da UEPG, organizou mesas redondas e debates sobre o assunto que se esvaziaram com a ausência dos representantes do Governo Municipal⁸¹.

Outro exemplo de que havia à disposição do Planejamento Público Municipal material e idéias sobre o tema, é o projeto idealizado pelo Arquiteto Arlindo J. Kohlrausch⁸², que, segundo o autor, é o resultado de um exercício individual, movido pelo seu encantamento perante as inusitadas oportunidades urbanísticas que a desativação da malha ferroviária proporcionaram à cidade de Ponta Grossa.

⁸¹ Mesa redonda sobre Planejamento Urbano em Ponta Grossa, nos programas da Semana de Geografia dos anos de 1994 e 1995.

⁸² Arquitetura - UFSC, 1987.

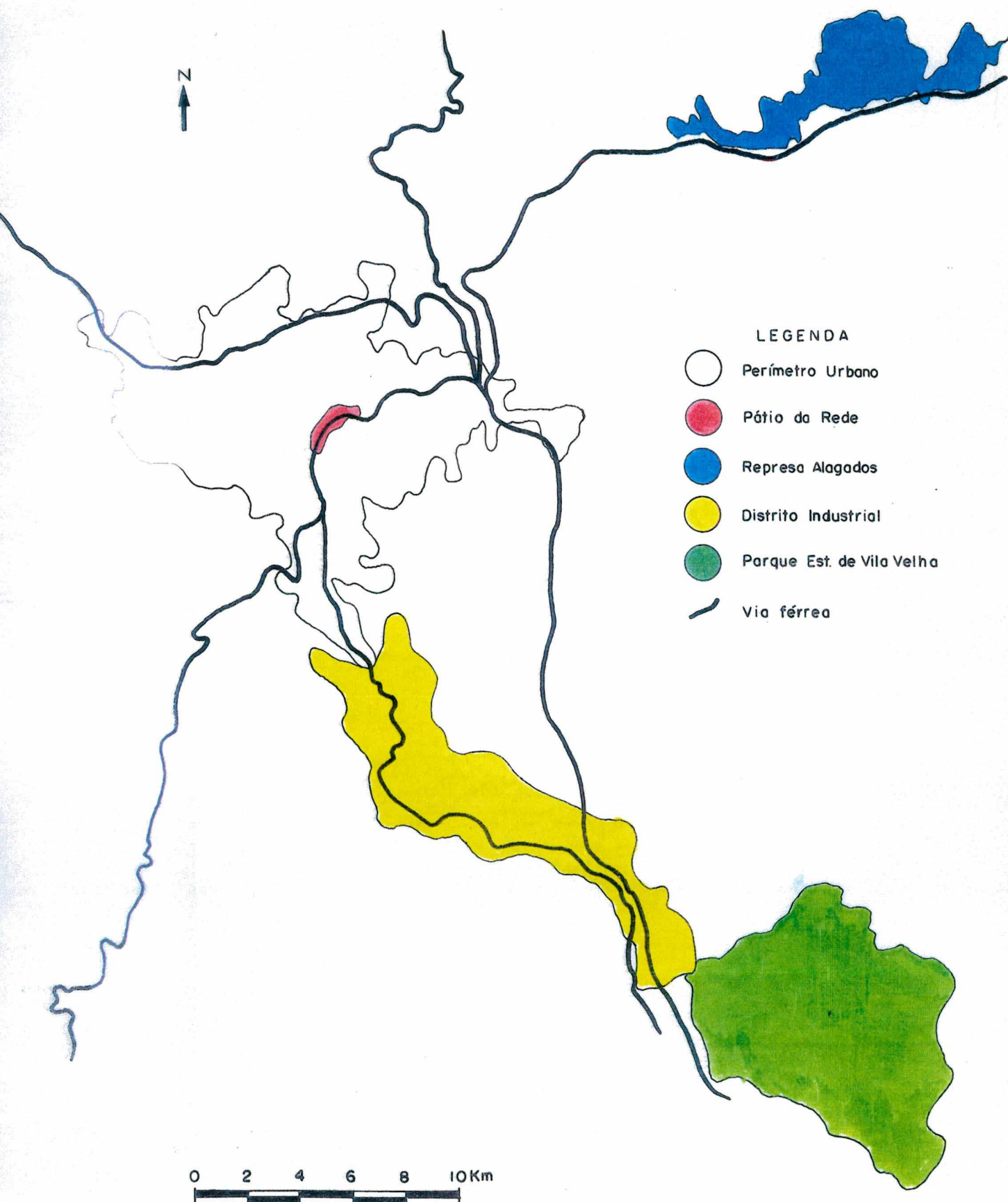
O ponto mais interessante do Projeto do Arquiteto⁸³ é o aproveitamento da infra estrutura das linhas férreas para o transporte de massa, com articulação ao transporte viário, que possui seu terminal central próximo à Estação Ponta Grossa. As vias de acesso - desativadas com a construção do Desvio Ribas - Tibagi -, seriam utilizadas exclusivamente para o transporte urbano e atenderiam a aproximadamente 60% da população, já que essas vias cortam três dos principais bairros de Ponta Grossa: Oficinas, Uvaranas e Nova Rússia. Complementando o transporte urbano: bairro - centro, as linhas de acesso poderiam ainda atender ao Distrito Industrial, Campus Universitário e áreas periféricas de lazer como o Parque Estadual de Vila Velha e a represa do Alagado⁸⁴. A idéia de utilizar a infra-estrutura da ferrovia para o transporte de massa já é mencionada no Projeto do arquiteto Jaime Lerner, porém, o arquiteto Arlindo Kohlrausch amplia o sistema para além do perímetro urbano, atendendo à região industrial e às regiões turísticas de Alagados e do Parque Estadual de Vila Velha (FIGURA nº 21).

O aproveitamento da infra-estrutura férrea como transporte coletivo conta com a aceitação de vários profissionais da área e da população. A pergunta nº 9 do questionário aplicado à população (ANEXO nº 2), levanta esta questão sobre a utilização das vias de acesso ao Pátio Central, que possuem em média 30

⁸³ Infelizmente não é possível a reprodução da planta do referido projeto.

⁸⁴ Existe, por iniciativa do Sindicato dos Ferroviários, um passeio mensal de trem à Represa do Alagado, que já se tornou atrativo turístico da cidade.

Figura 21
Infra-estrutura Ferroviária e o Transporte de Massa



metros de largura e se estendem do Pátio Central em direção ao anel periférico

A pesquisa demonstra que, apresentada à população a idéia do uso da estrutura ferroviária como transporte urbano, a aceitação atinge uma porcentagem significativa por parte dos entrevistados.

Com relação às vias de acesso ao Pátio Central, qual é, na sua opinião, a melhor forma de aproveitá-las.

1° Utilização dos leitos dos trilhos para vias rápidas ⁸⁵	27,6%
2° Adaptação para ciclovias e vias de pedestres.....	25,25
3° Uso de transporte coletivo - metro de superfície.....	24,6%
4° Implantação de parques lineares.....	19,6%
5° Não declarou.....	2,0%
6° Uso residencial (loteamentos e condomínios).....	1,0%

Apesar da maioria ter escolhido apenas uma forma de ocupação dos acessos, vários equipamentos citados poderiam ser implantados integralmente. As ciclovias e vias de pedestres poderiam ser implantados junto às vias rápidas, metro de

⁸⁵ Considerar que as obras da Prefeitura, transformando os antigos leitos dos trilhos em vias rápidas, já haviam começado quando foi aplicado o questionário.

superfície, parques lineares e entre condomínios, sem que fosse necessário a adaptação exclusiva dos acessos para este fim.

Além da associação do transporte coletivo, o projeto valoriza as construções históricas da RFFSA com a implantação de espaços arborizados que facilitem a contemplação dos prédios tombados. Na área contígua ao Terminal Viário - de maior movimentação de pedestres -, o projeto propõe uma praça de uso intensivo, com mesas e quiosques entre vegetação, emoldurada por uma construção vazada, em ferro fundido, como nos tempos da RFFSA, onde se abrigariam barraquinhas de camelôs - atividade já desenvolvida nas imediações. O projeto propõe ainda anfiteatro para apresentações culturais, quadras esportivas abertas e um ginásio de esportes para jogos de salão, para os dias de chuva e de frio intenso.

Uma característica interessante desse projeto, é que excetuando a estrutura do transporte ferroviário, todas as outras intervenções na área teriam caráter provisório. Construídas a um determinado custo, as possíveis modificações nos equipamentos da área poderiam ser realizadas, proporcionando uma dinâmica salutar à cidade e à população que, naturalmente, elegeria aqueles equipamentos que melhor atendessem às suas necessidades.

4.4.4. Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas⁸⁶ - Parque dos Quatro Elementos. (FIGURAS n° 22 e n° 23 e FOTOGRAFIA 11)

O Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas, também conhecido por "Parque dos Quatro Elementos", foi uma obra idealizada pelo Escritório de Arquitetura Luiz Forte Netto⁸⁷, da cidade de Curitiba/PR, que participou de uma licitação - carta convite -, reunindo outras três propostas, que infelizmente não se encontram disponíveis na Prefeitura Municipal de Ponta Grossa.

O projeto arquitetônico foi realizado pelo Arquiteto Luiz Forte Netto, o projeto hidráulico e elétrico pela Jaguaré e o projeto paisagístico pela arquiteta Letícia Peret Antunes Hardt, que concedeu entrevista sobre a execução do projeto, sem no entanto, conceder cópia do projeto da obra⁸⁸.

Segundo a arquiteta, a idéia inicial do projeto surgiu da característica represadora que os equipamentos da RFFSA, sobretudo as linhas férreas, determinavam ao avanço da cidade naquela direção. A cidade que com o crescimento urbano tem ocupado os espaços da natureza, afastando-a do homem, poderia ser contida com o resgate dos elementos naturais - inexistentes na área central de Ponta Grossa -, e que poderiam ser agrupados neste espaço aberto.

⁸⁶ Interventor do Estado do Paraná (1932-1945), nomeado pelo presidente Getúlio Vargas.

⁸⁷ Arquitetos responsáveis: Luiz Forte Netto, Letícia Peret Antunes Hardt e Carlos Hardt.

⁸⁸ Cópia do projeto do Complexo Governador Manoel Ramos, não foi cedida pela Prefeitura de Ponta Grossa.

Figura 22
Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas - Setor A

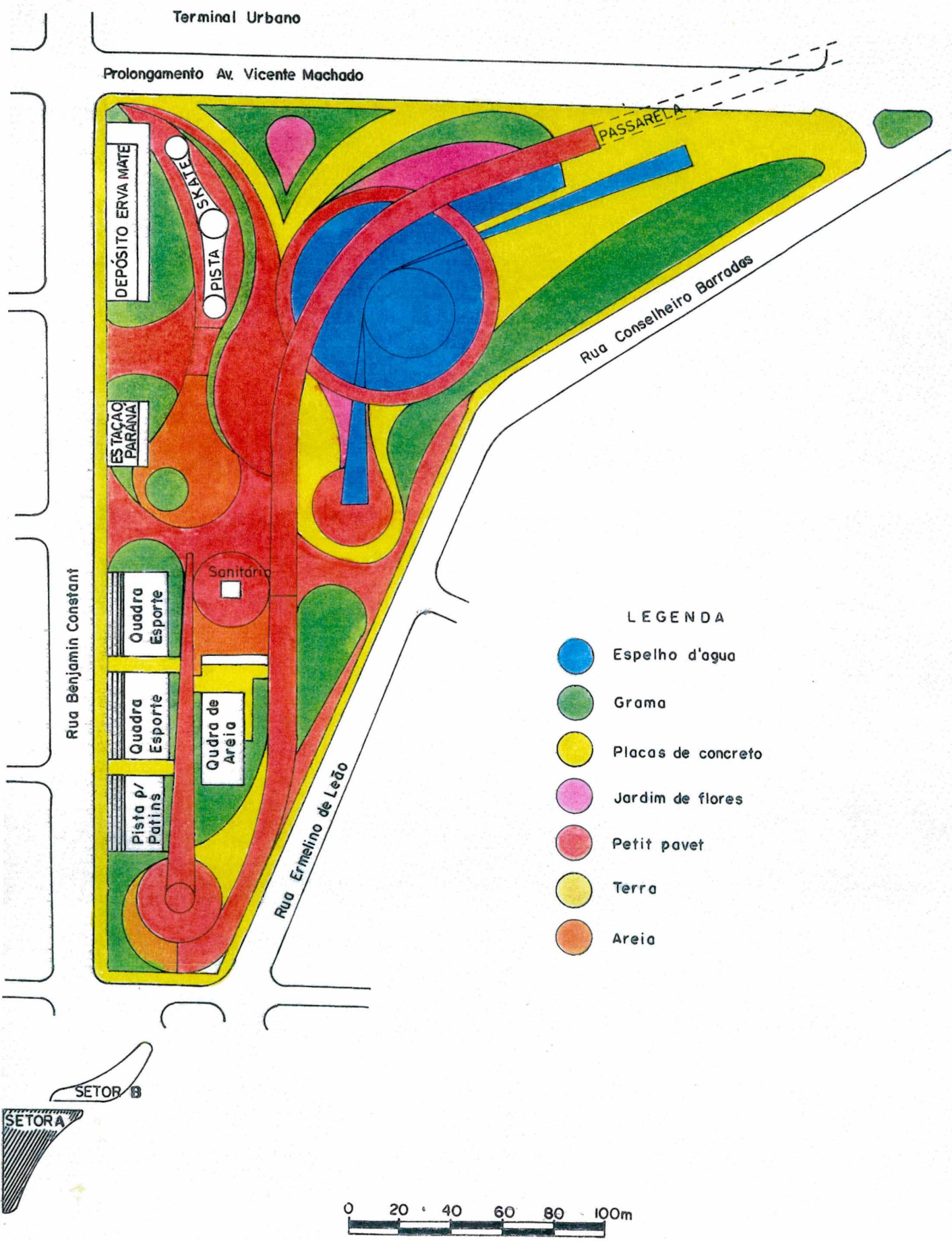
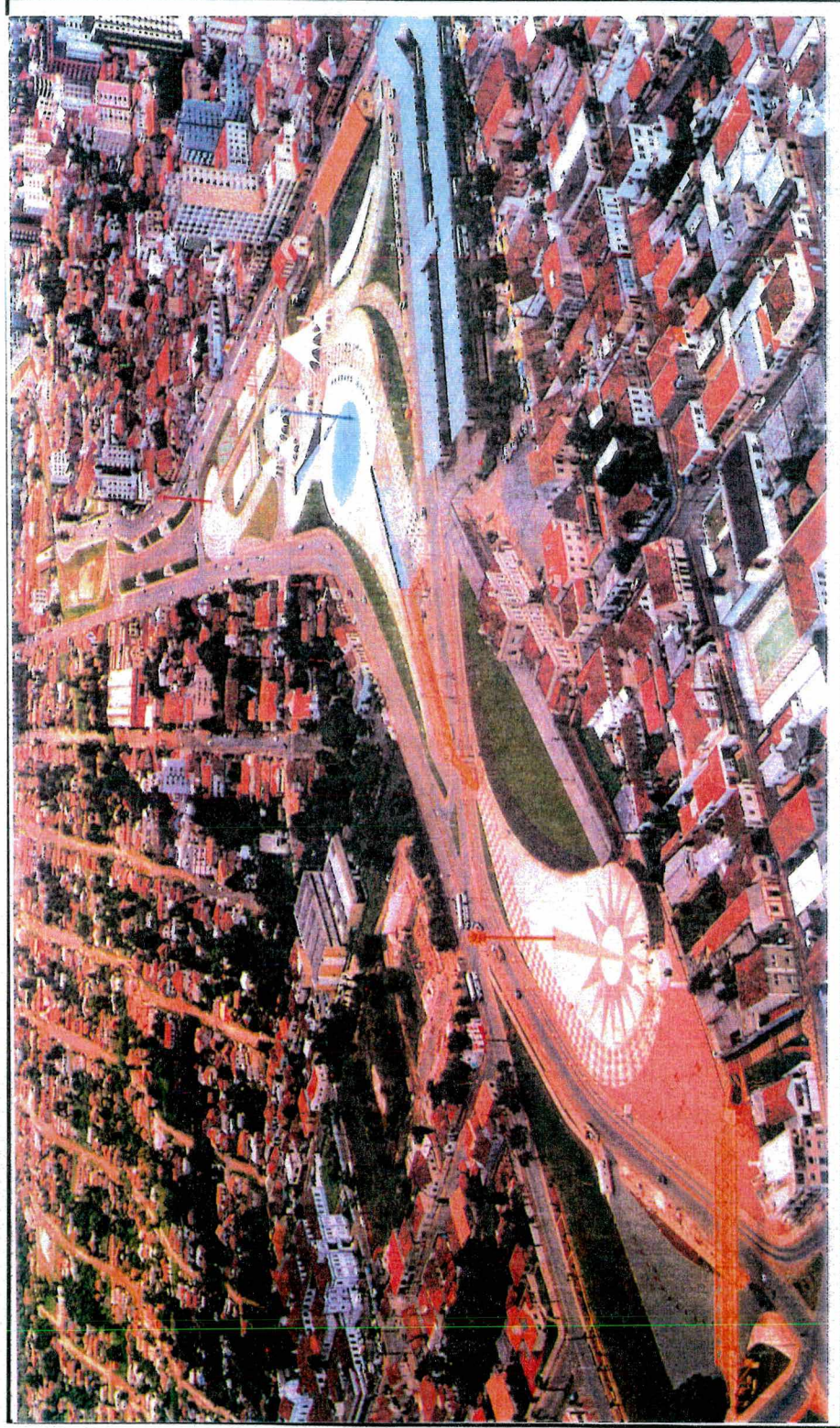


Figura 23
Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas - Setor B



Fotografia 11 - Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas



Fonte: Biografia de Manoel Ribas - 1996

Assim, o complexo ambiental surge como decorrência da trilogia cidade/natureza/homem, onde a cidade é representada pelas praças e suas funções; a natureza é representada pelos elementos naturais: ar, água, terra e fogo, que são valorizados pelas suas cores através das florações das árvores principais nas estações do ano; e o homem é representado pelos sentidos humanos: olfato, paladar, visão, tato e audição.

O Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas é composto por quatro praças que possuem uma função básica cada uma. Cada praça do Complexo possui a sua função, relacionando-se a ela um elemento natural, um sentido humano, uma cor característica e uma estação do ano. Um quinto sentido do homem: a visão, é representado pelo grande eixo de interligação entre todas as praças, que permite a visualização de todo o conjunto.

Seguindo-se pela entrada principal do Complexo Ambiental (Rua Padre João Lux), observa-se um trajeto que interliga todas as praças e possui uma ordem que agrada ao transeunte (FIGURA nº 18):

4.4.4.1. Praça do Fogo

A praça do fogo relaciona-se com as funções ativas, desenvolvidas nas áreas esportivas. O sentido humano destacado é o tato, valorizado pela presença de plantas que fazem pressentir efeitos táteis.

Para representar seus componentes estão presentes os seguintes símbolos:

Símbolo da estação: verão; símbolo da cor: vermelho; símbolo do piso: Sol; símbolo do piso do eixo: labaredas de fogo; símbolo da luminária: pira olímpica; símbolo vertical do eixo principal: conjunto de luminárias que representam a luz proporcionada pelo fogo.

Na praça do fogo, com o espírito desportivo, foram instaladas duas quadras poliesportivas (futebol de salão e basquetebol), uma quadra de voleibol, uma cancha de bocha e uma pista com desenhos no piso, destinada aos ciclistas, "skatistas" e patinadores (no projeto original estava previsto uma quadra de tênis). Todas as quadras, exceto a de bocha, são cercadas com tela de proteção.

A floração das árvores acontecem no verão com destaque para as flores avermelhadas, e a vegetação rasteira é formada por espécies pontiagudas (espinhos).

4.4.4.2. Praça da Terra

A praça da terra relaciona-se com as funções semi-ativas, desenvolvidas no "play-ground". O sentido humano destacado é a gustação, valorizado pela presença de frutos e algumas plantas comestíveis, originadas da terra.

Simbologia:

Símbolo da estação: outono; símbolo da cor: verde; símbolo do piso: areia, como forma de solo exposto; símbolo vertical do eixo principal: circo, representado pelas coberturas de lona;

símbolo do piso do eixo: morros; símbolo da luminária: planeta Terra, compartilhado com a praça da água.

O "play-ground" é composto por vários equipamentos infantis: gangorras, balanços, escorregadores, caixa de areia, labirintos e uma pista para patinação. Completam os equipamentos desta praça a lanchonete, sanitários, banca de revistas e módulo policial, todos cobertos com lonas que imitam aos circos. As árvores são frutíferas e florescem no outono com as cores branco e rosa e aparecem nos canteiros repolhos e areia.

4.4.4.3. Praça da Água

A praça da água relaciona-se com as atividades passivas, desenvolvidas na área de estar. O sentido humano é a audição, valorizada pelo som produzido pelos jatos d'água.

Simbologia:

Símbolo da estação: primavera; símbolo da cor: azul; símbolo do piso: espelho d'água; com desenho das ondas produzidas por um pingo d'água; símbolo vertical do eixo principal: jatos d'água; símbolo do piso do eixo: ondas do mar; símbolo da luminária: Planeta Terra, que na realidade é o Planeta Água.

As árvores florescem na primavera com coloração azul.

4.4.4.4. Praça do Ar

A praça do ar relaciona-se com as atividades cívicas e culturais, desenvolvidas no coreto. O sentido humano destacado é

o olfato, valorizado pelo perfume de plantas floríferas trazido pelo vento.

Simbologia:

Símbolo da estação: inverno; símbolo da cor: amarelo; símbolo do piso: rosa-dos-ventos, cujo eixo principal representa o Norte; símbolo vertical do eixo principal: bandeiras que tremulam ao vento; símbolo do piso do eixo: ondas sonoras; símbolo da luminária: zodiaco, representado pela rosa-dos-ventos tridimensional.

Na praça do ar está a Estação Ponta Grossa, o coreto e a vegetação é formada por plantas perfumadas. As árvores principais são os Ipês amarelos.

A praça do ar separa-se do restante do Complexo Ambiental pelo prolongamento da Avenida Vicente Machado - que era interrompida no quadro da RFFSA. A ligação da praça do ar com a praça da água é feita por uma passarela, em metal de cor amarela.

Ao passear pelo Complexo Ambiental, o transeunte passará por portais que separam as praças entre si. Esses portais em arcos de metal e floridos, possuem placas informativas a respeito da representatividade dos símbolos de cada praça e da harmonia e continuidade que o conjunto das praças dão ao Complexo. Por todas as praças existem bancos estrategicamente situados, que proporcionam ao usuário o descanso e a apreciação dos monumentos.

5. COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS - A OCUPAÇÃO DEFINITIVA

*Urbanização.
Falar é fácil,
Difícil é lazer.*

(Eduardo Hoffmann)

5.1. ESPAÇOS PÚBLICOS SOBREPOSTOS PELA HISTÓRIA

O Escritório de Arquitetura Luiz Forte Netto, que já prestou vários outros serviços ao Município⁸⁹, apresentou um projeto de ocupação do Pátio Central da RFFSA, atendendo a uma única exigência do Governo Municipal: a construção de um parque com características de uso público.

O "Parque dos Quatro Elementos" é uma criação exclusiva da Forte Netto, sem a colaboração de profissionais da área (arquitetos, engenheiros civis, historiadores ou geógrafos), que tivessem um conhecimento mais amplo sobre a cidade de Ponta Grossa e sua população, e principalmente sem a participação da comunidade pontagrossense, que vivenciou todos os processos de transformação que este espaço sofreu na última década e, particularmente, sobre a expectativa criada a respeito das transformações definitivas, que neste espaço, estavam por acontecer.

⁸⁹ Plano Diretor de 1992, Plano Diretor do Parque Vila Velha, Centro de Eventos, Terminal Viário Central e dois Terminais Viários Periféricos, Capela Mortuária, Pronto Sócorro, Parque de Exposição Agro Pecuária e Industrial, Hospital da Criança e o Centro de Medicina Avançada (em construção).

Segundo VIVIESCAS (1988), a não participação do cidadão nos destinos da cidade onde ele reside, elimina na população a possibilidade de estabelecer linguagens de referência e de representação, por exemplo, espaciais, que ativem o enriquecimento e a recriação dos elementos propiciadores de uma elevação das condições de existência, de bem estar.

A desconsideração da Forte Netto e da própria Prefeitura Municipal pela história da cidade e a falta de uma pesquisa a respeito dos interesses da população de Ponta Grossa para a ocupação do local, conduzem a uma pertinente análise inicial do projeto, com relação a sua idealização.

Como foi observado em capítulos anteriores, no espaço do Pátio Central da RFFSA e adjacências, é contada parte da história de Ponta Grossa desde o final do século XIX, quando da implantação da ferrovia na cidade, incrementando a sua função geográfica e histórica de entreposto comercial.

O projeto desconsidera o local - Pátio Central -, como um espaço que representa esta história, e desconsidera a história da própria ferrovia. Tombar as edificações (Estação Paraná, Estação Ponta Grossa e Depósito de Cargas), através do Patrimônio Histórico, e policiá-las da depredação, sem, contudo, resguardar a representatividade que essas construções tiveram no passado da cidade, é pouco. Especialmente quando o espaço em que elas estão inseridas, transformadas com a construção do futurístico Complexo Ambiental, provocaram um contraste brutal, aniquilando com a simbologia de equipamentos, mitificados por várias gerações.

Quando a história da RFFSA ficou simplificada à mera apreciação de edifícios tombados, isolados e desprovidos da aura mítica que o espaço continha, percebe-se que o conceito sobre a preservação da história deve ser revisto por parte dos planejadores urbanos. A história de uma cidade não são apenas seus prédios tombados, mas sim, e principalmente, a história contida e contada pela sua população.

HILLMAN (1993), afirma que existe para a população a memória emotiva, que são as experiências emocionais, que importaram e importam para cada cidadão em sua própria vida; coisas importantes para a comunidade, a história da comunidade, que não é contada nos livros. Temos memórias emotivas em nossas cidades através de parques históricos, estátuas de personalidades, memoriais de guerra, a tradição dos fundadores etc. A cidade, então, é uma história que se conta para nós à medida que caminhamos por ela. Significa alguma coisa, ela ecoa com a profundidade do passado. Há uma presença de história na cidade.

PRUDENCIO (1996), através de um estudo sobre a história, a partir da obra de Walter Benjamin e Proust, contribui nesta análise.

Um acontecimento vivo é finito, ou pelo menos encerrado na esfera do vivido, ao passo que um acontecimento lembrado é sem limites, porque é apenas uma chave para tudo o que veio antes e depois. (BENJAMIM, 1993, p.37).

Não se trata de memórias, mas de uma busca de analogias e semelhanças entre passado e presente. Proust não reencontra o passado em si, mas a sua presença no presente e deste naquele, uma semelhança mais forte que o tempo que passa.

A aniquilação de parte da história de Ponta Grossa, justifica-se pela substituição do "velho" pelo "novo", "moderno" - os símbolos vigentes de crescimento urbano.

Ainda em PRUDENCIO (1996), a experiência prática mostra que pode haver crescimento sem desenvolvimento social (quantitativo sem qualitativo). As transformações na sociedade são mais aparentes do que reais. O fetichismo e a ideologia da transformação (ideologia da modernidade) ocultam a estagnação das relações sociais.

"A destruição do passado - ou melhor, dos mecanismos que vinculam nossa experiência pessoal à das gerações passadas - é um dos fenômenos mais característicos e lúgubres do final do século XX" (HOBSBAWN, 1995, p.13). Benjamim pergunta, antecipando essa observação de Hobsbawn, qual o valor do patrimônio cultural se a experiência não mais o vincula aos homens. Essa separação promovida pela técnica tirou do ser humano a faculdade de transmitir as experiências.

A crítica de Benjamin ao progresso não nega os avanços do conhecimento e das atitudes humanas. O que ele refuta é o mito de um progresso da própria humanidade que resulte necessariamente das descobertas técnicas, da dominação crescente sobre a natureza.

HARVEY (1989), afirma que a transitoriedade das coisas dificulta a preservação do sentido de continuidade histórica. Ela é caracterizada por um interminável processo de rupturas e fragmentações. O pós-modernismo pode ser definido como uma mudança na estrutura do sentimento pela qual passou (ou passa) a cultura da sociedade capitalista avançada, com total aceitação do efêmero, do fragmentário, do descontínuo, sem legitimar-se pela referência ao passado.

5.2. PLANEJAMENTO URBANO

Outra reflexão importante a se fazer com relação à ocupação do Pátio Central é o planejamento urbano. A importância da intervenção administrativa no espaço urbano.

PEREIRA (Espaço & debate, nº6, 1982), conclui que o planejamento urbano adquiriu uma importância muito grande a partir da segunda metade do século XX, com o aumento significativo das cidades, quando as despesas de consumo social passaram a ter fundamental importância econômica, assim como os interesses que se constituíram em torno da cidade. Esses interesses partem de quatro atores, que correspondem aproximadamente às classes sociais:

. moradores: que perceberam que o seu bem-estar social e seu salário indireto dependiam em grande parte das despesas de consumo social urbano.

. empresários capitalistas: que viram na cidade uma oportunidade de investimentos públicos, habitacionais e especulação imobiliária.

. rentistas: que passaram a ter na renda urbana uma fonte de renda importante.

. tecnoburocratas estatais urbanos: tornaram-se agentes por excelência da intervenção do urbano, porque monopolizaram o saber técnico e as informações necessárias.

Diante deste quadro social, a política urbana é o resultado das pressões ou das lutas de classes dos quatro atores citados e não da vontade dos planejadores urbanos. A vontade do planejador é condicionada pela situação de classe do próprio planejador, da hegemonia burguesa e dos ideais utópicos dos próprios planejadores.

O projeto implantado do arquiteto Forte Netto foi idealizado com a preocupação de não ter relação com o projeto apresentado pelo arquiteto Jaime Lerner. A rivalidade entre os dois arquitetos no campo da arquitetura paranaense, e principalmente curitibana, impediram que questões relacionadas à cultura, à história e aos desejos da população pontagrossense, parcialmente apontadas por Lerner, fossem reaproveitadas, para que o projeto definitivo, apresentasse um perfil completamente diferenciado do primeiro.

O Engenheiro Civil Joel Larocca Jr., um dos profissionais mais respeitados em planejamento urbano de Ponta Grossa, afirma que o projeto do Complexo Ambiental poderia ser implantado em

qualquer cidade que quisesse possuir apenas um parque, devido à falta de referências que este possui com a cidade de Ponta Grossa ou com qualquer outra.

A organização de um espaço central da cidade com as dimensões e a importância que tem o antigo pátio da RFFSA teria, necessariamente, que passar por um processo de estudos, debates e pesquisas, promovidos pelo Poder Público Municipal. Ao contrário disso, o Governo simplificou o plano de urbanização em um projeto implantado sob a égide do tecnicismo arquitetônico.

Em matéria de urbanismo, o modo de decisão tem finalmente muito mais importância que a natureza da decisão. Uma organização do espaço decidida ao final de um longo processo participativo não será necessariamente diferente da que poderia ser desenhada de improviso por um arquiteto. Se é "julgada preferível", não será portanto com base numa comparação "objetiva" entre projetos concorrentes ou com base em critérios estéticos, técnicos ou financeiros definidos *a priori*, mas em virtude do fato de ter o processo de decisão permitido organizar progressivamente um consenso entre cidadãos diretamente envolvidos. (LACAZE, 1990, P. 18).

O urbanismo participativo, (LACAZE, 1990), como um método de planificação, justifica-se pelo comprometimento do cotidiano dos habitantes envolvidos e pela contradição insolúvel entre uma visão estática dos projetos de urbanização e os ensinamentos da história e da sociologia urbana. Lacaze ainda enumera progressivamente os graus de contribuição que o método do urbanismo participativo permite: a informação em larga escala sobre as possíveis interferências do arranjo da cidade, para que

investidores e a população possam refletir sobre a questão; as consultas que podem ser enviadas a segmentos organizados da comunidade, assim como pesquisas públicas que permitem ao cidadão emitir opinião e/ou sugestões que lhe pareçam interessantes e, finalmente, a aceitação da partilha do poder de decisão, que supõe o Poder Público consentir em não exercer em sua totalidade os poderes outorgados por lei.

Diante da escassez de espaços públicos e da necessidade de ampliar os equipamentos sociais, a Prefeitura de Ponta Grossa perdeu a oportunidade de mobilizar a comunidade através da cooperação e da integração de todos os seus segmentos e, com isto, contar com recursos financeiros e técnicos que se encontram latentes na sociedade. As expectativas individual e coletiva de possuir um novo espaço que pudesse proporcionar bem-estar, por si só já se configura no pré-requisito que o governo local necessita para que as várias organizações sociais, sindicais, cívicas e culturais, possam através da política participativa, decidir o que é melhor para uma comunidade em relação ao arranjo da sua cidade.

5.3. ESPAÇOS PÚBLICOS E ESPAÇOS PRIVADOS

A participação do cidadão nos assuntos de ordem pública se limita-se, praticamente, na oportunidade estimulada e organizada pelo Poder Público, através de uma política de planejamento participativo. O desinteresse do indivíduo e a sua ignorância a respeito dos acontecimentos referentes aos espaços públicos, ao

coletivo e à respectiva competência do Governo são características do homem contemporâneo. Diferente do século XVIII, em que, à medida que as cidades cresciam, desenvolviam-se redes de sociabilidade entre a população, aumentando os locais onde estranhos podiam regularmente se encontrar. (SENNET, 1974).

Em cidades européias, especialmente Paris e Londres, a elite passou a ter um comportamento cosmopolita⁹⁰. Foi a época da construção de enormes parques urbanos, das primeiras ruas adequadas ao passeio de pedestres⁹¹ - para o uso do lazer -, dos cafés, bares, teatros e óperas. Essa difusão das comodidades urbanas chegou até as classes mais baixas, que também adotaram hábitos de sociabilidade.

Havia um equilíbrio entre a vida privada e a vida pública. A vida pública e a vida privada constituíam o que Sennet chama de um universo de relações sociais, que compunham elementos de uma cultura coerente.

A estrutura da vida pública, nesses moldes, atingiu o século XIX. Porém, com o capitalismo industrial, a cultura pública foi se modificando com uma ordem econômica que gradualmente passou a controlar e moldar a ordem pública -

⁹⁰ Cosmopolita, de acordo com o emprego francês (1738) é um homem que se movimenta despreocupadamente em meio à diversidade, que está à vontade em situações sem vínculo com o que lhe é familiar. Segundo Balzac, diferentemente do provinciano, o cosmopolita é o indivíduo que está disposto a crer naquilo que pode apenas imaginar no tocante a modos de vida e pessoas que ele próprio teria de experimentar. (SENNET, 1988).

⁹¹ O passeio era descrito no século XVIII, como advento do gosto italiano. Planejadores das cidades italianas barrocas deram grande importância aos prazeres do passeio pela cidade.

produção em massa padronizada, por exemplo. As pessoas passaram a se proteger do "público" e a família constituiu-se entre os melhores escudos. Além disto, a tendência pela privatização, que o capitalismo industrial provocou, modificou a cultura pública urbana do século XIX e os cidadãos, usando as relações familiares como padrão, percebiam o domínio público não como um conjunto limitado de relações sociais, mas consideravam antes a vida pública moralmente inferior.

A indústria e o processo de industrialização assaltam e saqueiam a realidade urbana preexistente, até destruí-la pela prática e pela ideologia, até extirpá-la da realidade e da consciência. Conduzida segundo uma estratégia de classe, a industrialização se comporta como um poder *negativo* da realidade urbana: o social urbano é negado pelo econômico industrial. (LEFEBVRE, 1991, p.21).

O processo de transformação das sociedades industriais mais avançadas (BOBBIO, 1985), é acompanhado por um processo de privatização do público, ao contrário do que havia previsto Hegel, segundo o qual o Estado como totalidade ética terminaria por se impor à fragmentação da sociedade civil.

À medida que o desequilíbrio entre vida pública e vida íntima foi aumentando, as pessoas tornaram-se menos expressivas, menos participativas. O espaço público, que é o local onde se expressa a vida pública, deixou ter a importância e o uso de outrora. A relação dos cidadãos com o Estado - com a coisa pública -, tornou-se uma questão de obrigação formal. Voltadas somente para si, as pessoas passaram a viver em função da sua

privacidade e dos laços familiares e de amizade que estruturam este meio, deixando de se relacionarem no meio público através de vínculos entre estranhos que conduzem a um compromisso mútuo de pensar e usar a cidade.

Cada pessoa, mergulhada em si mesma, comporta-se como de forma estranha ao destino de todas as demais. Seus filhos e seus amigos constituem para ela a totalidade da espécie humana. Em suas transações com seus concidadãos, pode misturar-se a eles, sem no entanto vê-los; toca-os, mas não os sente; existe apenas em si mesma e para si mesma. E se, nestas condições, um certo sentido de família ainda permanecer em sua mente, já não lhe resta sentido de sociedade." (TOCQUEVILLE, *apud* SENNET, 1988, p. 07).

O espaço público perdeu o seu sentido próprio e independente para a experimentação. Os lugares públicos deixaram de ser locais de encontros, de permanência, para serem usados apenas para a passagem, para a circulação, e a cidade cada vez mais, é percebida com o propósito econômico e político.

O Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas exemplifica com muita propriedade essa afirmativa, pois o espaço em questão, que apresentava uma grande potencialidade para se implantar equipamentos de uso público, mesmo idealizado e implantado com esta intenção, propõe, porém, muito mais uma paisagem a ser vista e admirada do que realmente utilizada. Um marco de uma gestão administrativa através de uma lucubração arquitetônica.

A carência de espaços de uso público urbano pode ser analisada através do Plano Diretor de Ponta Grossa⁹², que apresenta uma pesquisa junto à população com relação aos espaços públicos. Um questionário aplicado a oitenta segmentos da comunidade⁹³, no ano de 1992 - anterior à execução do projeto do Complexo Ambiental -, demonstra que a população anseia por novas áreas de uso comum e também referencia a necessidade de manutenção das áreas existentes.

Entre as questões que se relacionam com o tema, aparecem⁹⁴:

A respeito da ocupação de espaços públicos vagos na área urbana de Ponta Grossa, 97,3% dos entrevistados afirmaram que nestes espaços deveriam ser criados parques e 85,5% optaram pela criação de praças.

Com relação à conservação dos parques e das praças existentes, as respostas apontaram para:

a. Parques:

Bom.....	10,5%
Regular.....	51,3%
Ruim.....	32,8%
Não sabe.....	3,9%
Não declarou..	1,3%

⁹² Elaborada pela mesma empresa de arquitetura do Complexo Ambiental: Forte Netto.

⁹³ 38 associações de moradores; 15 associações de classes; 13 clubes de serviços e entidades beneficentes; 7 associações culturais/esportivas; 13 sindicatos e 4 empresas.

⁹⁴ Os entrevistados podiam indicar várias alternativas.

b. Praças:

Bom.....	18,4%
Regular.....	59,2%
Ruim.....	21,0%
Não sabe.....	1,3%

Esses números, que demonstram um quadro desfavorável dos espaços públicos da cidade, são reforçados quando se pergunta quais as coisas (lugares, ruas, prédios, monumentos etc.), que a pessoa considera mais marcantes no centro de Ponta Grossa: 20,6% escolheram a Casa da Cultura (uma antiga escola que foi adaptada para atividades culturais - teatro e exposições de arte), 11,9% optaram pela Catedral (Igreja do marco inicial da cidade), 11,1% optaram pela Estação Ferroviária⁹⁵, 9,5% escolheram a Prefeitura Municipal, enquanto que 7,9% optaram pela Biblioteca Municipal. Portanto, as referências são feitas somente a espaços culturais e de serviços, não havendo nenhuma indicação aos parques, praças e logradouros.

Assim, mesmo quando se pergunta sobre as atividades culturais organizadas pelo Poder Público, 44,7% afirmam que há poucos espaços culturais instalados e 17,1% consideram as instalações existentes inadequadas.

⁹⁵ No documento pesquisado não há distinção entre a Estação Paraná e a Estação Ponta Grossa.

5.4. ESPAÇOS PÚBLICOS, TEMPO LIVRE E LAZER

Os espaços urbanos destinados ao lazer e à diversão são organizados tanto pela iniciativa privada quanto pelo Poder Público. Como o espaço urbano é espaço-mercadoria - possui valor de troca e de uso -, a participação em atividades de entretenimento da iniciativa privada é mais dinâmica, transformando o lazer em mercadoria a ser consumida.

Sendo o uso do solo urbano disputado por vários segmentos da sociedade de forma diferenciada, a organização de espaços públicos destinados ao lazer gratuito, sob a responsabilidade do Estado, muitas vezes entra em conflito com os interesses do capital, pois o espaço organizado pelo Estado está longe de promover relações humanas e sociais fora da lógica da produção industrial e, dependendo da postura do governante, ocorre em maior ou menor escala a ausência do Estado no gerenciamento de atividades de lazer, em benefício da hegemonia da iniciativa privada nesta atividade.

GUIDUCCI (1980), que afirma que é necessário abandonar a obsessão da "cidade industrial" e propor-se o projeto de uma "cidade terciária social", vê a possibilidade de uma realização equilibrada de centros urbanos através de duas facetas principais: criação de recursos necessários para realizar bens e serviços e o desfrute da vida. Ora, a criação de recursos para realizar bens e serviços ocorre de forma "natural" no processo capitalista, tendo o Estado como fomentador dos interesses do capital, transferindo para o privado recursos que

institucionalmente deveriam atender às questões sociais. O desfrute da vida, nesses termos, necessita de uma revisão conceitual, já que possui características completamente diferenciadas entre as classes sociais.

É neste contexto que a planificação das atividades relativas ao lazer torna-se confusa. Os arranjos urbanos destinados a estas atividades são vistos sob óticas diferentes. Ora se apresentam como um instrumento necessário e estratégico para o descanso do trabalho e, por outro lado, como vadiagem a ser punida pela estrutura burocrática e social.

O ponto importante desta discussão é que o poder aquisitivo da classe trabalhadora automaticamente desqualifica o lazer como prioridade na relação das suas necessidades, principalmente quando o lazer constitui uma mercadoria a ser consumida⁹⁶. Além de não ter acesso ao modelo de lazer pré concebido, o trabalhador substitui o seu tempo livre para buscar outras fontes alternativas de renda, ou então gasta este tempo livre na autoconstrução. A população que se enquadra nestas condições, somente poderá exercer atividades de lazer se o Estado criar e mantiver espaços públicos específicos para o entretenimento popular. De outra forma, o lazer passa a ser uma atividade para poucos, organizada de forma privada, afastada dos lugares acessíveis às comunidades.

⁹⁶ (...) uma pessoa, uma paisagem, uma composição musical são julgadas não pelas suas características específicas, mas pelo seu êxito no mercado(...). P. Baran & P. Sweezy, apud Maria Fiore, 1987, pg.35.

Dentre os vários fatores que contribuem nesta discussão, o relacionado com o "tempo livre" merece destaque. FIORE (1987) aponta inicialmente que o aumento da produtividade que corresponde automaticamente ao aumento do tempo liberado não beneficia por igual a todos os setores da população e, é incorreto afirmar, que esse "tempo livre" transformar-se-á necessariamente em lazer, ou reduzi-lo a uma totalidade abstrata que dilui as distinções entre a natureza e as determinações particulares das diversas práticas sociais aí desenvolvidas. O tempo livre está ligado ao tempo de trabalho por relações sociais de produção, o que para fins de aproveitamento do tempo livre apresenta-se com uma grande diferença entre as classes. Entre a classe trabalhadora, o tempo livre não se liga, necessariamente, à noção de lazer, e quando acontece, está atrelado às classes dominantes, como mais um instrumento apaziguador entre os conflitos entre o capital e o trabalho⁹⁷. O tempo livre, para os trabalhadores, transforma-se unicamente em tempo de recuperação do desgaste físico e/ou mental provocado pelo trabalho e tempo de consumo - mantenedor da capacidade produtiva.

O segmento maior da sociedade - a classe trabalhadora -, envolve-se em árduas batalhas no ambiente de viver para promover e proteger um padrão de vida razoável com elementos básicos como

⁹⁷ A sociedade de consumo que caracteriza os nossos dias, tem, à sua disposição, meios de comunicação capazes de distribuir aos aglomerados trabalhadores uma cultura chamada "de massa", capaz de amortecer o ímpeto humano de manifestação original e criadora. (Yurgel, 1983, pg.17).

a habitação, transporte, saúde e vestuário. A dupla jornada de trabalho, atividades informais paralelas e a autoconstrução são diligências que consomem o tempo livre que poderia ser utilizado para o descanso e lazer.

Enquanto trabalhador, há um limite físico para a força de produção do homem. Durante o dia natural de vinte e quatro horas, o homem somente pode despendar determinada quantidade de força de trabalho. Durante uma parte do dia, o trabalhador deve descansar, dormir, satisfazer suas necessidades físicas, alimentar-se, lavar-se, vestir-se etc. O trabalhador precisa de tempo para satisfazer suas necessidades espirituais e sociais cujo número e extensão são determinados pelo nível geral de civilização. (MARX, 1989, p.262).

Usufruir do lazer e tempo livre não é mais luxo nas sociedades modernas, mas uma necessidade de reconstrução física e psíquica e de manifestação livre da personalidade da qual devem poder gozar todos os cidadãos e, sobretudo, as classes trabalhadoras. Assim, o tempo livre é colocado como um momento de formação e de requalificação do trabalhador que, para ser realizado, requer a predisposição por parte do operador público de serviços e de estruturas aptas a garantir, por um lado, uma maior relação de participação entre o cidadão e a realidade social e, por outro, o exercício das atividades recreativas e criativas não alienantes.

O exercício do tempo livre pode ser em parte recreação - recuperação de forças perdidas -, ainda que não simplesmente repouso para trabalhar melhor, pode ser em parte local de

justificação do tempo, liberado do trabalho, em manifestações, completamente livres, da personalidade. Tempo livre para a pesquisa, instrução, requalificação profissional, aperfeiçoamento cultural, assistência, esporte, saúde e etc. (GUIDUCCI, 1980, p.217).

YURGEL (1983) afirma que um programa de redescoberta de formas de lazer, pelo menos para a compreensão das linhas mais suavemente assimiláveis pela cultura nacional, está inteiramente ligado à necessidade de instituir o lazer como programa urbano, ou melhor, criar no urbano a geografia apropriada ao exercício das atividades próprias para o tempo livre. Verifica-se entretanto que, conquanto os urbanistas não tenham desconhecido a existência do tempo livre e a necessidade de consumo correto, as cidades modernas pouco têm, na sua geografia, em termos de espaço aberto ou construído, que seja resultado de um programa dirigido para as horas de lazer da população.

Há uma confusão entre estruturas urbanas necessárias ao lazer e a noção de áreas verdes, ligada ao urbanismo do século XIX, preocupado com a higiene das cidades⁹⁸. Há, enfim, um sem número de reconsiderações que necessariamente haveriam de virar o olhar do planejador para direções diferentes das que têm transformado o ambiente urbano num aglomerado de compartimentos tradicionalmente definidos, a fim de aumentar a produtividade do

⁹⁸ É fácil constatar como o tema lazer aparece em nossa planificação um tanto quanto confuso. Ora ele é "área verde", ora um descanso do trabalho, ora vadiagem punida pela estrutura burocrática de constrição social. (Yurgel, 1983, pg. 57).

trabalho, enquanto a cidade se assemelha, cada vez mais, à estrutura funcional das fábricas e usinas.

Os reformadores burgueses argumentam que habitação, educação e assistência à saúde adequadas são essenciais caso se pretenda que os trabalhadores se tornem cidadãos satisfeitos, virtuosos e sólidos, capazes e desejosos de desempenhar eficientemente as tarefas do trabalho e, portanto, executar a parte que lhes toca na acumulação do capital. (HARVEY, 1982).

A utilização do tempo livre tem de ser considerada como critério de riqueza social, indivisível das possibilidades do homem para expressar, voluntária e livremente, suas forças criadoras; a recreação é um fenômeno social, vinculado à possibilidade de uma total utilização do tempo livre, de acordo com as exigências individuais da natureza humana.

POULANTZAS (1990) considera o processo econômico e as relações de produção como poderes. O Estado consagra e legitima esse poder através das relações políticas e ideológicas que mantém com a sociedade, pois além das relações de produção, o Estado possui papel essencial na delimitação-reprodução das classes sociais e também na organização das relações ideológicas e da ideologia dominante⁹⁹. A ligação do Estado às relações de produção constitui a primeira relação do Estado com as classes sociais e com a luta de classes.

⁹⁹ Em relação as classes dominantes, o Estado tem um papel principal de organização. Organiza o interesse político a longo prazo do bloco no poder, composto de varias frações da classe burguesa. O Estado constitui a unidade política das classes dominantes. (Poulantzas, 1990, pg.33)

Há porém, uma conduta estratégica por parte do Estado com relação às classes populares. O Estado encarrega-se de várias medidas materiais positivas que atendem algumas necessidades imediatas da população, transformando o que seria a obrigação mínima do Estado que é a manutenção dos espaços da cidade em uma conquista da classe trabalhadora.

O conflito entre classes determina o arranjo dos espaços na cidade. Esses conflitos sobre o uso do solo urbano são orientados pelo mercado, sendo a ocupação de determinado lugar da cidade o resultado de momentos particulares do processo de produção das relações capitalistas.

Esta discussão, tão ampla no âmbito da produtividade capitalista, aponta, segundo LEFEBVRE (1979), a forma espacial como essência do urbano que sustenta o processo de reprodução do capital em geral. Grupos, classes e frações de classes só são constituídos e reconhecidos como sujeitos através de geração (produção) de um espaço.

O Espaço é digno de fazer parte do conjunto das forças produtivas. A posse do espaço, confere uma posição de estrutura econômica. Mesmo quando uma peça de espaço não tem conteúdo, seu controle pode gerar poder econômico, porque pode ser preenchido com algo produtivo, ou porque pode ser atravessado por produtores. (COHN, 1987, pg. 51)

Ainda, segundo Lefebvre (*ibid.*), a designação ativa do espaço, a divisão e reivindicação do espaço por uma multidão de atores e instituições produziu uma "explosão de espaços" - a

articulação múltipla das relações sociais estratificadas com o espaço. A explosão de distinções espaciais entre pessoas e grupos da sociedade resulta num caos de espaços contraditórios que proliferam as fronteiras em que aparece o conflito sócio-espacial.

[...]os problemas urbanos estão de fato ligados estreitamente aos processos de 'consumo coletivo', ou que os marxistas chamam a organização dos meios coletivos de reprodução da força de trabalho. (CASTELS, 1977, pg. 40).

Se a organização do espaço urbano é o resultado do confronto entre as classes sociais - com hegemonia da classe dominante, sob a tutela do Estado -, a organização de espaços públicos para o lazer da população em geral transforma-se em utopia - exceção feita às cidades que canalizam seus espaços públicos às atividades turísticas. Porém, o espaço comunal para a vida quotidiana não pode ser reduzido a uma categoria da economia política. Nem o consumo coletivo nem o valor de troca são suficientes. O espaço, enquanto conceito de espaço social, é dominado pela cultura.

5.5. ESPAÇOS PÚBLICOS E ÁREAS VERDES

Uma forma de organizar espaços públicos destinados a toda a população é a tentativa de reproduzir na zona urbana a natureza. Mesmo sob o disfarce de princípios morais universais e da imaginação romântica, oferecer à população um razoável acesso

à natureza justifica, em parte, a função do Estado em promover bem estar à população. Em termos modernos, o verde é uma necessidade tão importante como a habitação, educação e local de trabalho. Mas a tendência de ocupar espaços urbanos vazios com árvores e flores está totalmente embasada em medidas econômicas, mesmo que represente o verde como um bem social, que cada vez mais passará a ter um valor econômico.

GUIDUCCI (1980), aponta as características que um modelo terciário deva ter para um turismo social:

- . Onde aparecer uma zona não ocupada ou que possa ser liberada de um bloco urbanizado, deve-se considerar o verde como necessidade urbanística fundamental.

- . Entre os blocos urbanizados, o verde não deve ser abandonado a si próprio. O verde deve ser tratado no mesmo nível que os serviços públicos fundamentais.

- . O verde implica na criação de novos instrumentos legislativos adequados e entidades operacionais especializadas na criação e gestão de áreas verdes.

As áreas verdes do perímetro urbano de Ponta Grossa resumem-se às escassas áreas dos fundos de vale¹⁰⁰ - que paulatinamente estão sendo invadidas e destruídas pela população favelada - e às poucas praças arborizadas. Não há, portanto, alguma área que reproduza um ambiente natural, tal como se

¹⁰⁰ Vale lembrar da topografia bastante acidentada da área urbana de Ponta Grossa.

apresentam os parques temáticos - ecológicos -, em outras cidades. As áreas naturais na zona rural e os clubes recreativos - sedes campestres -, constituem-se nas únicas opções.

O relatório de pesquisa "A utilização de áreas naturais, como ambiente de lazer, pela população urbana de Ponta Grossa"¹⁰¹, demonstra que a população urbana que não pode adquirir o "lazer mercadoria" dos equipamentos privados existentes e que não encontra equipamentos públicos devidamente organizados para este fim, busca em espaços naturais rurais o lugar para o lazer, descanso e recreação. A pesquisa, evidentemente, não desconsidera os apreciadores da região dos Campos Gerais¹⁰², mas é inegável que a utilização dos espaços naturais há muito deixou de ser um programa para todas as classes. As pessoas que possuem arranjos semelhantes e mais confortáveis e seguros em clubes recreativos, dirigem-se a esses espaços naturais eventualmente, numa atividade de turismo doméstico. Em contrapartida, as pessoas que utilizam regularmente dessas áreas para o seu entretenimento, o fazem por serem estas as únicas opções.

Assim, as áreas naturais do município são utilizadas principalmente por cidadãos de baixo poder aquisitivo da área urbana que não podem consumir o lazer - natural ou não - do

¹⁰¹ MONASTIRSKY (1996), DEGEIO - UEPG.

¹⁰² Formação herbácea e arbustiva da região centro leste do Paraná. Os Campos Gerais são denominados de Campos Sujos, pela presença de capões de mato isolados que, em composição com os campos floridos, cavernas, cascatas, riosinhos e a formação arenítica, formam uma beleza natural privilegiada.

centro urbano. A renda da população usuária desses espaços comprovam esta conclusão:

Sem renda.....	16,3%
1 a 5 salários mínimos..	56,8%
6 a 10 " "	..17,4%
11 a 20 " "	..05,4%
21 a 40 " "	..02,7%
40 - > " "	..00,0%
Não declarou.....	01,0%

A respeito dos espaços públicos e privados urbanos utilizados para o lazer e diversão, assim como a utilização de espaços naturais, na zona rural, como ambiente de lazer pela população urbana¹⁰³, a pesquisa demonstra que de um universo amostral de 672 pessoas residentes no perímetro urbano de Ponta Grossa, 80,8% afirmaram realizar alguma atividade recreacional ou de lazer.

Entre as pessoas que compõem os 80,8%, as atividades e locais de lazer e diversão são as seguintes:

¹⁰³ A pesquisa foi realizada antes da inauguração do Complexo Ambiental Gov. Manoel Ribas.

1. Clubes sociais recreativos	50.5%
2. Áreas Naturais ¹⁰⁴	46.5%
3. Shows e eventos	29.3%
4. Na própria casa	24.8%
5. Em atividades esportivas	19.9%
6. Cinema e teatro	17.2%
7. Bares e similares	16.9%
8. Atividades "sociais"	13.9%
9. Praças e Parques	09.3%
10. Outros	06.3%

Com exceção de "áreas naturais", que não se enquadram nas atividades tipicamente urbanas, as demais demonstram que neste espaço, as atividades de lazer estão sendo organizadas em maior número pela iniciativa privada. Apenas parte das atividades esportivas¹⁰⁵ e atividades em praças e parques caracterizam-se como atividades públicas, o que ilustra o subtítulo anterior.

Além de demonstrar que a cidade de Ponta Grossa não possui infra-estrutura adequada direcionada ao lazer, e os espaços públicos existentes não atraem as pessoas para esta prática, a pesquisa demonstra ainda que as atividades de lazer da população de Ponta Grossa, realizadas no perímetro urbano, resumem-se a atividades esportivas e recreacionais, ficando as culturais, como o cinema e teatro, a índices que não alcançam 20% das opções, e

¹⁰⁴ Áreas naturais localizadas fora do perímetro urbano da cidade.

¹⁰⁵ As atividades esportivas tanto podem ser realizadas em espaços públicos ou privados. Não foi feita a separação neste item.

que há uma carência específica da reprodução de espaços urbanos com características naturais.

Completando a pesquisa, aparece ainda no Plano Diretor de Ponta Grossa uma questão relacionada com a arborização urbana em que 98,6% dos entrevistados declaram que seria necessário que se plantassem mais árvores na área urbana de Ponta Grossa e apenas 1,3% da população acha adequado o número de árvores existentes.

O valor da cidade, ou valor urbano, é dado por uma ponderação sutil de fatores sociais e individuais tais como a capacidade e a possibilidade de estabelecer relações, sua intensidade, a variabilidade dos modos de comportamento, as alternativas e a mobilidade do trabalho, as ocasiões diferenciadas de instrução e de cultura, a frequência e a diversidade de tempo livre, etc. (GUIDUCCI, 1980).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muitas cidades brasileiras que fizeram ou fazem parte do sistema ferroviário nacional, em função da estagnação de setores da ferrovia e/ou da incorporação das áreas ocupadas pelos equipamentos ferroviários com a expansão do perímetro urbano, tiveram que reestruturar o seu arranjo urbano, retirar e transferir esses equipamentos da região central.

Em Ponta Grossa, a transferência dos trilhos do centro da cidade ocorreu na década de oitenta (1980) e o processo que se arrastou por vários anos, desencadeou, entre vários segmentos da sociedade, profundas reflexões a respeito do desaparecimento dos equipamentos da RFFSA da paisagem urbana e muitos interesses a respeito das possibilidades de aproveitamento que os novos espaços estavam proporcionando.

Através das pesquisas realizadas com a população e com profissionais ligados ao tema, foi possível perceber a divisão de opiniões da comunidade em relação ao assunto. Muitas pessoas demonstraram tristeza e nostalgia com a retirada dos equipamentos da RFFSA da área central da cidade, e defendiam a manutenção desses equipamentos para a preservação da história da ferrovia, da cidade e da história da sua própria vida. Outros porém, menos envolvidos com a presença centenária dos trens na cidade, estavam mais preocupados com o reaproveitamento dessas áreas livres.

Duas questões realizadas junto à população (ANEXO Nº 3), quando os trilhos já tinham sido arrancados e a área ainda estava ociosa, ilustram esta divisão de opiniões.

O item nº 5 do referido questionário, indaga sobre qual o período histórico que o entrevistado considera mais representativo para a cidade de Ponta Grossa e que deveria ser preservado.

1º Época da RFFSA, no centro da cidade, com estação de passageiros e cargas.....	31,8%
2º A origem da cidade, com o Tropeirismo.....	23,8%
3º A criação do Parque Industrial, na década de 70.....	18,5%
4º A existência da cervejaria (Antártica) ¹⁰⁶	13,3%
5º A existência do Operário Ferroviário Esporte Clube ¹⁰⁷	11,3%
6º Não declarou.....	00,8%
7º As casas antigas.....	00,6%

A escolha da RFFSA, com 31,8% das opções, reflete a importância que a Ferrovia possui na história da cidade para seus habitantes. A parte da história da cidade que envolve a ferrovia, que supera a história da origem da cidade - o tropeirismo -, além de estar presente na memória de muitas pessoas que viveram os tempos dos trens, pode ser observada através dos vários

¹⁰⁶ A cervejaria está instalada na Av. Vicente Machado (centro da cidade), desde 1894. Foi encampada pela Cia. Antártica, desde 1917 e desativada em 1992.

¹⁰⁷ Fundado em 1912.

equipamentos da ferrovia que estão tombados, abandonados ou reaproveitados e que se encontram espalhados por todo o município.

O item nº 7 do mesmo questionário, indaga as pessoas sobre a representatividade da retirada dos equipamentos da RFFSA do centro da cidade.

1º Lamentável, pois a RFFSA sempre fez parte do cotidiano da cidade.....	25,5%
2º Foi necessário para o melhor aproveitamento da área.....	21,0%
3º Foi necessário para a expansão da cidade naquela região....	20,6%
4º Foi necessário, pois atrapalhava o fluxo de veículos.....	17,4%
5º Foi uma surpresa, pois ninguém esperava por isto.....	14,2%
6º Não declarou.....	1,0%
7º Outras opiniões.....	0,3%

O resultado dessas perguntas demonstram que a divisão de opiniões abrange questões mais amplas a respeito do espaço do Pátio Central, e que a população está preocupada e interessada pela preservação histórica do local, pela potencialidade de uso da área, da necessidade de implantação de alguns equipamentos de uso coletivo no centro da cidade, além evidentemente, dos gastos que as intervenções irão causar aos cofres públicos e quais os interesses políticos que conduzirão o processo.

Assim, através dos conflitos criados entre os desejos pessoais e coletivos da comunidade com os interesses políticos,

econômicos e administrativos, o trabalho buscou realizar um resgate da história da cidade que é contada nas imediações do Pátio Central, e procurou também pesquisar sobre as expectativas e as necessidades da população de Ponta Grossa em relação à ocupação do antigo Pátio, para poder então analisar com maior propriedade, a intervenção que o Planejamento Público da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa realizou neste espaço.

A primeira parte, relacionada com a história da ferrovia (cidade), se constituiu em um resgate de toda a conjuntura sócio/econômica formada em Ponta Grossa durante a primeira metade do século XX, que determinou a mitificação do transporte ferroviário.

Em função da sua localização estratégica no sistema comercial do Paraná e com a implantação da infra-estrutura da ferrovia, a cidade se caracterizou como um dos pontos principais entre o caminho de importantes centros do Brasil: São Paulo, Porto Alegre e Curitiba. Nestas condições, Ponta Grossa assimilou parte do fluxo cultural, financeiro e político que os trilhos do transporte ferroviário canalizavam.

Neste período, o espírito progressista tomou conta da população. A cidade vivia em função da ferrovia e do que ela representava - crescimento, desenvolvimento e progresso. A ferrovia foi a base do discurso progressista, pois representava um dos principais elementos do recente processo de industrialização brasileiro. O mito de Ponta Grossa como "cidade-progresso" surgiu com a ferrovia, incorporou-se ao

inconsciente coletivo e promoveu um período de desenvolvimento econômico e efervescência cultural (1900 a 1930). Os equipamentos ferroviários, neste contexto mítico, além de terem um papel importante na economia da cidade e na vida social dos cidadãos, tinham forte representatividade simbólica na paisagem urbanística de Ponta Grossa.

Com o decréscimo da participação do transporte ferroviário no Brasil e com a transferência da economia do sul para o norte do Paraná - Ciclo do Café -, Ponta Grossa entrou num processo de estagnação econômica e o deslumbramento de cidade-progresso aos poucos foi se desmitificando e, junto com ele, a ferrovia.

Os equipamentos da Rede deixaram de ter a importância de outrora e passaram a constituir um entrave à urbanização. E para atender aos interesses do capital e solucionar os problemas viários da cidade, os trilhos foram retirados da sua paisagem e do cotidiano da sua população.

A divergência de idéias, a respeito do reaproveitamento do Pátio Central, oscilavam entre as necessidades culturais e de lazer da população, os desejos pessoais e dos segmentos organizados da comunidade e os interesses econômicos e políticos vinculados à potencialidade da área livre.

Inicialmente, é necessário observar que a população não teve a oportunidade de expressar a sua opinião com relação ao destino do espaço do Pátio Central. A Universidade Estadual de

Ponta Grossa¹⁰⁸, Conselho Regional dos engenheiros, arquitetos, geógrafos e agrônomos (CREA) e principalmente a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, além de outras instituições que poderiam aproveitar os seus poderes aglutinadores da população, para promoverem encontros e debates a respeito do Pátio da Rede, não o fizeram. A própria empresa de arquitetura que desenvolveu o projeto definitivo do Pátio - Forte Netto -, não ouviu a opinião pública a respeito do tema.

Outro ponto importante foi a posição dos prefeitos em relação ao caso. O Prefeito Otto Santos da Cunha (PDC) firmou a compra do Pátio junto à Rede Ferroviária e no final do seu mandato encomendou ao Arquiteto Jaime Lerner um projeto de ocupação. Apontado pelos profissionais especializados e pela população em geral, como o melhor projeto apresentado, este foi desconsiderado pelo então Prefeito Pedro Wosgrau (PDC), que interessado na construção de um Shopping Center na área, arquivou o projeto Lerner, utilizando-se de algumas boas idéias deste e tentou, com o auxílio de parte da imprensa pontagrossense, introjetar na população, o "desejo" massificado de possuir um Centro de Compras que ocuparia quase a totalidade da área do Pátio, em detrimento de equipamentos de lazer e cultura gratuitos. Diante de um arrastado processo de liberação do projeto shopping, a intervenção do Patrimônio Histórico do Paraná

¹⁰⁸ A UEPG, através do Departamento de Geociências promoveu alguns encontros para debater o assunto. Porém sem a presença dos representantes do Planejamento Urbano da Prefeitura de Ponta Grossa e outros interessados de peso, os foruns de debates ficaram esvaziados.

e da oposição do vereador Péricles Holleben de Mello (PT), e parte significativa da comunidade universitária e demais pessoas, este projeto felizmente não foi realizado. Somente na gestão do Prefeito Paulo Cunha Nascimento (PDC), com um projeto elaborado pelo escritório de Arquitetura Forte Netto - Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas -, desenvolvido e implantado com extraordinária rapidez - culminando com o final do mandado do referido prefeito -, é que o reaproveitamento do Pátio Central e acessos foram conduzidos.

Desta forma, o que poderia ter sido a recuperação urbana da área do Pátio Central, com a organização de um espaço público que apresentasse uma melhor análise a respeito do espaço em si, da sua representatividade histórica, sua importância funcional na malha urbana e, principalmente, a sua identificação com a população, a ocupação do Pátio Central da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - um espaço livre no perímetro urbano da cidade, com mais de cento e trinta e cinco mil metros quadrados (135.000 m²), plano e situado na parte central do perímetro urbano, que contém, há mais de cem anos, parte importante da história da cidade, e que poderia se tornar um espaço útil e interessante para a comunidade -, se transformou num parque temático, embasado na simbologia dos quatro elementos da natureza - água, terra, fogo e ar -, os quais, conforme seus idealizadores, constitui um complexo ambiental. No anedotário popular, porém, a simbologia que melhor o representa é o conjunto

dos elementos da natureza da Engenharia Civil - pedra, areia, ferro e cimento.

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1: QUESTIONÁRIO COM OS FERROVIÁRIOS

ANEXO 2: RESULTADO DO QUESTIONÁRIO COM OS FERROVIÁRIOS

ANEXO 3: QUESTIONÁRIO COM A POPULAÇÃO URBANA

ANEXO 4: RESULTADO DO QUESTIONÁRIO COM A POPULAÇÃO URBANA

ANEXO 5: ABAIXO ASSINADO

ANEXO 1 - QUESTIONÁRIO COM FERROVIÁRIOS APOSENTADOS

1. Nome.
2. Idade.
3. Profissão.
4. Você morava em alguma vila especial para ferroviários? Descreva.
5. Havia escola próximo a sua casa?
6. A escola era mantida pela RFFSA?
7. Como entrou para a RFFSA? Algum concurso, indicação, etc.
8. Porque você foi trabalhar na RFFSA?
9. Alguém da família já trabalhava na RFFSA?
10. Que outra atividade você exercia, quando não estava trabalhando na RFFSA?
11. Com que idade você começou a trabalhar?
12. O que era necessário para trabalhar na RFFSA?
13. Que funções você desempenhou na RFFSA?
14. Como era a remuneração do pessoal?
15. Lembra-se de alguma vez ter tido reclamação quanto ao pagamento?
16. Havia ascensão no trabalho?
17. Como era o vestuário do ferroviário?
18. Quantas horas de trabalho por dia? Havia horas extras?
19. Havia mulheres e crianças trabalhando na RFFSA?
20. Em que época do ano havia mais trabalho na ferrovia?
21. Com seu salário ganho na ferrovia, deu para fazer alguma economia?
22. Faça um comparativo daquela época para agora.
23. Quais as vantagens que a RFFSA oferecia: saúde, crédito, etc.?
24. Quais as suas atividades para o lazer e descanso?
25. A RFFSA, oferecia alguma atividade para o lazer?
26. Como eram as casas dos trabalhadores?
27. Porque parou? aposentadoria, demissão, doença, etc.
28. Em que época a RFFSA começou a declinar? Ser importante? Oferecer vantagens?
29. A que você atribui esse declínio?
30. Qual a importância da RFFSA para Ponta Grossa?
31. O que mudou na RFFSA, através dos tempos, que você gostou e que não gostou?
32. O que você acha da retirada dos trilhos do Pátio Central?
33. O que você acha que deveria ser feito naquele espaço?
34. Você acha necessário preservar os prédios antigos (estações e depósitos)?

ANEXO 2 - RESULTADO DO QUESTIONÁRIO JUNTO AOS FERROVIÁRIOS

1. Nome.

2. Idade: 50 > 60 anos....57,1%
 61 > 70 anos....14,1%
 71 > 80 anos....14,1%
 80 > 90 anos....14,1%

3. Profissão: Aposentados da RFFSA - 100%

4. Residia em vila especial para ferroviários?

Vila de ferroviários.....42,8%
Pátio de manobras.....28,5%
Estação de carga/passageiro..14,2%
Não.....14,2%

5. Havia escola próximo a sua casa?

Sim....71,4%
Não....28,5%

6. A escola era mantida pela RFFSA?

Não....100%

7. Como entrou para a RFFSA?

Concurso.....57,1%
Contrato.....28,5%
Indicação....14,2%

8. Porque você foi trabalhar na RFFSA?

Estabilidade no emprego.....57,1%
Convidado por amigos.....14,2%
Pelo salário.....14,2%
Não declarou.....14,2%

9. Alguém da família já trabalhava na RFFSA?

Não...71,4%
Sim...28,5%

10. Que outra atividade você exercia, quando não estava trabalhando na RFFSA?

Comércio.....42,8%
Exclusivo da RFFSA..28,5%

Lavoura.....14,2%
Construção civil....14,2%

11. Com que idade você começou a trabalhar?

10 > 15.....42,8%

16 > 20.....57,1%

12. O que era necessário para trabalhar na RFFSA?

Experiência.....42,8%

Curso primário.....42,8%

Interesse.....14,2%

13. Que funções você desempenhou na RFFSA?

Operador (maquinista).....21,4%

Assistente de estação.....14,2%

Supervisor.....14,2%

Mestre de linha..... 7,1%

Guarda freio.....7,1%

Fiscalizador de pessoal.....7,1%

Assistente de via..... 7,1%

Feitor de linha..... 7,1%

Telegrafista..... 7,1%

14. Como era a remuneração do pessoal?

Bom.....28,5%

Razoável..57,1%

Ruim.....14,2%

15. Lembra-se de alguma vez ter tido reclamação quanto ao pagamento?

Sim....28,5%

Não....71,4%

16. Havia ascensão no trabalho?

Sim...85,7%

Não...14,2%

17. Como era o vestuário do ferroviário?

Uniforme...100%

18. Quantas horas de trabalho por dia? Havia horas extras?

Oito horas/dia.....100%

Havia horas extras..100%

19. Havia mulheres e crianças trabalhando na RFFSA?

Mulheres sim, crianças não.

20. Em que época do ano havia mais trabalho na ferrovia?

Época da safra....71,4%

Ano todo.....28,5%

21. Com seu salário ganho na ferrovia, deu para fazer alguma economia?

Sim...85,7%

Não...14,2%

22. Faça um comparativo daquela época para agora.

Melhorou em tudo.....28,4%

Piorou em tudo.....28,4%

Trens mais rápidos....14,2%

Está do mesmo jeito...14,2%

Informatização..... 7,1%

Salários melhores..... 7,1%

23. Quais as vantagens que a RFFSA oferecia: saúde, crédito, etc.?

Assistência médica/odontológica e crédito - compras no varejo - pela Cooperativa 26 de outubro.

24. Quais as suas atividades para o lazer e descanso?

Pesca.....35,7%

Caça.....28,5%

Leitura.....14,2%

Jogos (bocha e futebol).14,2%

Viagens..... 7,1%

25. A RFFSA, oferecia alguma atividade para o lazer?

Somente após a criação da Associação dos Ferroviários

26. Como eram as casas dos trabalhadores?

Madeira.....71,4%

Muito boas.....28,5%

Alvenaria...28,5%

Boas.....57,3%

Regulares.....14,2%

Ruins..... 0,0%

27. Porque parou? aposentadoria, demissão, doença, etc.

Aposentadoria.....85,7%

Outro emprego.....14,2%

28. Em que época a RFFSA começou a declinar? Ser importante? Oferecer vantagens?

Década de 50.....14,2%

Década de 60..... 0,0%

Década de 70.....28,5%

Década de 80.....28,5%

Não respondeu....28,5%

29. A que você atribui esse declínio?

Economia do país.....42,8%
 Falta de investimentos do Governo..14,2%
 Saída dos funcionários antigos.....14,2%
 Não houve declínio.....14,2%
 Não respondeu.....14,2%

30. Qual a importância da RFFSA para Ponta Grossa?

Transporte de cargas.....35,7%
 Geradora de empregos.....28,5%
 Entroncamento ferroviário....21,4%
 Economia da cidade.....14,2%

31. O que mudou na RFFSA, através dos tempos, que você gostou e que não gostou?

Gostou: Diesel, em substituição à lenha.....28,5%
 Informatização.....28,5%
 Segurança no trabalho.....14,2%
 Não declarou.....28,5%

Não gostou: Salários mais baixos.....71,4%
 Privatização.(possibilidade).....14,2%
 Término dos trens de passageiros.....14,2%

32. O que você acha da retirada dos trilhos do Pátio Central?

Bom.....42,8%
 Ruim.....28,5%
 Favoreceu a urbanização..14,2%

33. O que você acha que deveria ser feito naquele espaço?

Não declarou.....42,8%
 Ruas.....28,5%
 Supermercado..... 7,1%
 Área de lazer.....28,5%

34. Você acha necessário preservar os prédios antigos (estações e depósitos)?

Sim.....100%

ANEXO 3 - QUESTIONÁRIO COM A POPULAÇÃO URBANA

01. SEXO: Masculino []; Feminino [].
02. ANO DE NASCIMENTO: _____.
03. ESTADO CIVIL: Solteiro[];Casado[];Viuvo[];Outro[].
04. RENDA FAMILIAR:
- Sem renda [];
 - 1 - 5 SM [];
 - 6 - 10 SM [];
 - 11 - 20 SM [];
 - 21 - 50 SM [];
 - Mais de 50 SM [].
05. Qual desses momentos históricos que você considera bastante representativos para a cidade de Ponta Grossa, e que deveriam ser preservados?
- () A origem da cidade, com o Tropeirismo.
 - () A época da RFFSA, no centro da cidade, com a estação de passageiros e cargas
 - () A existência da cervejaria, com o prédio na Vicente Machado.
 - () A criação do Parque Industrial, na década de 70.
 - () A existência do Operário Ferroviário Esporte Clube.
 - () outros _____
06. Ao falar sobre a Rede Ferroviária Federal S.A. o que mais lhe chama a atenção?
- () A história da cidade.
 - () O fato da RFFSA ser uma grande empresa estatal.
 - () A existência de algum ferroviário na família e/ou no círculo de amigos.
 - () As viagens de trem.
 - () As edificações da Ferrovia.
 - () Os trilhos atrapalhando o fluxo de veículos no centro da cidade.
 - () Outra: _____.
07. O que representou para você a retirada dos equipamentos da RFFSA do centro da cidade?
- () Foi lamentável, pois a RFFSA sempre fez parte do cotidiano da cidade.
 - () Foi uma surpresa, pois ninguém esperava por isto.
 - () Foi necessária, pois atrapalhava o fluxo de veículos.
 - () Foi necessária para a expansão da cidade naquela região.
 - () Foi necessária, para o melhor aproveitamento da área.

() Outro: _____

08. Quando os equipamentos da RFFSA foram retirados, o que você imaginou que poderia ser feito no local?

09. Com relação as vias de acesso ao Pátio Central da RFFSA (Uvaranas e Oficinas), qual é na sua opinião a melhor forma de aproveitá-las?

() Utilizando os trilhos já existentes no transporte coletivo - metrô de superfície.

() Adaptação do leito dos trilhos para vias rápidas.

() Adaptação do leito dos trilhos para ciclovias e vias para pedestres.

() Modificação do leito dos trilhos com a implantação de parques lineares.

() Outras: _____

11. Qual a sua opinião sobre o projeto que a Prefeitura está implantando no antigo Pátio Central da RFFSA?

ANEXO 4 - RESULTADO DO QUESTIONÁRIO COM A POPULAÇÃO URBANA

1. SEXO:	Masculino.....	47,2%
	Feminino.....	51,2%
	Não Declarou.....	1,8%
2. IDADE:	0 - 10 Anos.....	1,6%
	11 - 20 " 	22,0%
	21 - 30 " 	28,8%
	31 - 40 " 	18,4%
	41 - 50 " 	11,2%
	51 - 60 " 	7,2%
	61 > " 	4,8%
	N. Declarou	6,0%
3. ESTADO CIVIL:	Solteiro.....	50,4%
	Casado.....	32,8%
	Viuvo.....	6,0%
	Outro.....	5,6%
	N. Declarou.....	7,6%
4. RENDA FAMILIAR:	Sem Renda.....	1,2%
	1 a 5 S.M.....	40,8%
	6 a 10 " 	16,4%
	11 a 20 " 	15,2%
	21 a 50 " 	6,0%
	50 > " 	3,6%
	N. Declarou.....	5,2%

ANEXO 5 - ABAIXO ASSINADO

Abaixo-assinado enviado ao Sr. René Ariel Dotti, Presidente do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná, em 10 de agosto de 1990.

Na qualidade de titulares dos órgãos e entidades abaixo nominadas, vimos com o presente informar Vossa Excelência que manifestamos irrestrito apoio ao **Projeto de Arruamento e I Etapa de Ocupação do Antigo Pátio da RFFSA**, tal como concebido pela administração do Sr. Prefeito Municipal Pedro Wosgrau Filho[...].

Creemos, que as modalidades pretendidas naquele imóvel, seja com as demolições necessárias, especialmente no que respeita ao antigo barracão de cargas, edifício antiestético de nenhum valor histórico, seja com os nivelamentos e acréscimos de construções previstos, atenderão, após concluídas as obras, as necessidades comerciais, sem qualquer prejuízo ao meio ambiente e à preservação de monumentos históricos.

Acreditamos, por fim, que a execução daquele projeto coroa de êxito antiga, continuada e afinal vitoriosa luta encetada pela comunidade para a retirada dos trilhos do centro da cidade, implantando-se naquele local benfeitorias e atividades que melhor se coadunem com os anseios de progresso e de modernidade da comunidade pontagrossense.

Identificação das assinaturas respectivas entidades:

1. David P. Montes - Presidente da Câmara de Vereadores.
2. Alcy A. Marochi - Associação Comercial e Industrial.

3. Emerson L. Nass - Clube dos Diretores Lojistas.
4. Romeu de A. Ribas - ex-prefeito de P. Grossa.
5. Oscar S. Nasseh - Lyons Club Ponta Grossa Centro.
6. João V. de Oliveira - ex-prefeito e ex-deputado federal.
7. D. Geraldo Pelanda - Bispo Diocesano.
8. Hilário Devecchi - Gerente Regional do Banco do Brasil.
9. José C. Gomes - Rotary Clube Ponta Grossa Centro.
10. Mário Weckerline - Rotary Clube Sabará.
11. Luiz G. Pinto - Federação das Indústrias do Paraná.
12. Paulo C. Nascimento - Vice-prefeito.
13. José R. Nogarolli - Rotary Club Ponta Grossa/Lagoa Dourada.
14. Eldo R. Bortolini - Associação dos Operadores de Postos de gasolina de Ponta Grossa.
15. Sebastião Mendes - Associação Municipalista Brasileira.
16. Carlos R. Tavarnaro - Sindicato das empresas de construção, vendas e locação de imóveis.
17. Carlos R. Ferreira - Liga Desportiva de P. Grossa.
18. Laercio A. Thomé - Clube Sírio Libanês.
19. Michel Haddad Neto - Associação dos Engenheiros e Arquitetos de P. Grossa.
20. José Sanseverino - Rotary Club Ponta Grossa Sul.
21. Benjamim A. de Lima - Rotary Club Ponta Grossa Oeste.
22. João L. Subtil - Fundação de Integração Rotária.
23. Jamil J. Sâmara - Rádio Lagoa Dourada FM.
24. Ronaldo Piekarski - Conselho Regional de Corretores de Imóveis - Paraná.

25. Iracy T. Rosas - Rádio Vila Velha.
26. Hélio Porto - Rádio Pitangui.
27. Salem Chamma - Associação Paranaense de Supermercados.
28. Leodgard P. Corrêa - TV Esplanada do Paraná.
29. Cliceu L. Basseti - Loja Maçônica "Luz e Verdade IV".
30. Nelson Romeu - Loja Maçônica "Amor e Caridade".
31. Leopoldo L. Sobrinho - Subseção de Ponta Grossa da OAB.
32. Josué C. Montes - Associação Comercial de Ponta Grossa.
33. Alceu Pinto - União das Associações de Moradores de Ponta Grossa.
34. Calixto A. Ajuz - Sindicato da Indústrias de Extração dos Materiais Não Metálicos de Ponta Grossa.
35. José A. da Luz - Sindicato da Madeira.
36. Antônio B. Paiva - Rotary Clube Ponta Grossa Campos Gerais.
37. Leandrina Horst - Jornal da Manhã.
38. Líliliana R. Tavarnaro - Conselho Empresarial da Mulher Executiva.
39. Marly B. Maciel - Conselho Empresarial da Mulher Executiva.
40. Gladys Vendrami - Conselho Empresarial da Mulher Executiva.
41. Nilson de Oliveira - Rádio Mundial FM.
42. Aida Mansani Lavallo - Depto. de História - UEPG.
43. Elisabeth A. Pinto - Depto. de História - UEPG.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Josiani de Souza. **Loteamento e Zoneamento na Área Urbana de Ponta Grossa**. Monografia (Bacharelado de Geografia), Universidade Estadual de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 1992.
- BARTHES, Roland. **Mitologias**. 9 ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1993.
- BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica. Arte e política**. 6 ed. Obras Escolhidas. v. 1. São Paulo: Brasiliense, 1993.
- BOBBIO, Norberto. **Estado, Governo, Sociedade, para uma Teoria Geral da Política**. 4 ed. (1992). São Paulo: Editora Paz e Terra, 1985.
- BUARQUE, Cristovam. **A Desordem do Progresso**. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.
- BUESCU, Mircea; TAPAJÓS, Vicente. **História do Desenvolvimento do Brasil**. 2 ed. Rio de Janeiro: A Casa do Livro, 1969.
- CARLOS, Ana Fani A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.
- CATANI, Afrânio M. O Desafio da Cidade. **Espaço & Debates**. São Paulo: Editora Cortez, n.3, set. 1981.
- CHAUÍ, Marilena. O Governo da Cidade e a Utopia. **Espaço & Debates**, São Paulo: Editora Cortez, n.6, jun./set. 1992.
- CHAVES, Niltonci B.; SACHELLI, Myrian J.; SILVA, Edson A. **O Povo faz a História - Ponta Grossa 1920/1945**. Relatório de pesquisa UEPG/DEHIS. Ponta Grossa: UEPG, 1994.
- COHN, Gabriel (org.). **Comunicação e Indústria Cultural**. São Paulo: T.A. Queiroz, 1987.
- DE PAULA, José C. Milléo. **População, Poder Local e Qualidade de Vida de Ponta Grossa - PR**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho". Rio Claro, 1993.
- DIÁRIO DA MANHÃ. **Projeto foi bem recebido**. Ponta Grossa, 17 jun. 1990, p.5.

DIÁRIO DA MANHÃ. **Planejamento urbano**. Ponta Grossa, 17 de junho de 1990, p.6.

FALCÃO, Carla C.S.; SILVA, Josiane R. da. **Na Tela do Renascimento: Memória do Cinema na década de 40**. Monografia de Especialização em História do Paraná da Universidade Estadual de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 1997.

FERRARA, Lucrécia D'Alésio. **Ver a Cidade**. São Paulo: Nobel, 1988.

IORE, Maria H.M.A. **Algumas Reflexões sobre a Questão do "Tempo Livre"**. Boletim de Intercâmbio out./dez.1987, Rio de Janeiro.

FOLHA DE LONDRINA. **Projeto ameaça preservação histórica de Ponta Grossa**. Sucursal de Curitiba, 24 jul. 1990.

FORTE NETTO, Luís (organizador). **Plano Diretor de Ponta Grossa**. Ponta Grossa, 1992.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 17ª edição. São Paulo: Ed. Nacional. 1980.

GALACHE, G.; ANDRÉ M. **Brasil: Processo e Integração**. 7ª edição. São Paulo: Loyola. 1975.

GOLDMANN, Lucien. **Dialética e Cultura**. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.

GUIDUCCI, Roberto. **A Cidade dos Cidadãos**. São Paulo: Brasiliense, 1980.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. **O Trabalho, O Capital e o Conflito de Classes em torno do Ambiente Construído nas Sociedades Capitalistas Avançadas**. **Espaço & Debates**, São Paulo: Editora Cortez, nº6 Jun./Set. 1982.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1989.

HILLMAN, James. **Cidade & Alma**. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

IBGE. **Geografia do Brasil**. Vol.3 - Região Sudeste. Rio de Janeiro: SERGRAF - IBGE, 1977.

IBGE. **Geografia do Brasil**. Vol. 5 - Região Sul. Rio de Janeiro: SERGRAF - IBGE, 1977.

JORNAL DA MANHÃ. **O Povo Gosta**. Ponta Grossa, 12 de maio de 1990.

JOSLIN, Everson. **O Crescimento Vertical da Cidade de Ponta Grossa**. Guarapuava, 1989. Monografia (Especialização em Geografia Humana) - Unicentro.

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro do Paraná: 1880 - 1940**. São Paulo, 1985. Tese de doutoramento - Universidade de São Paulo.

LACAZE, Jean-Paul. **Os Métodos do Urbanismo**. Campinas: Papirus Editora, 1990.

LAZIER, Hemógenes. **Origem de Porto União da Vitória**. Porto União: Uniporto Gráfica e Editora, 1985.

LEÃO, Igor Z.C.C. **O Paraná nos anos Setenta**. Curitiba: IPARDS, 1989.

LEDROUT, Raymond. **Sociologia Urbana**. Rio de Janeiro: Cia Editora Forense, 1971.

LEDROUT, Raymond. **Política Urbana e Poder Local. Espaço & Debates**, São Paulo: Editora Cortez, n.3, set. 1981.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LERNER, Jaime. **Relatório com proposições e diretrizes gerais para a Cidade de Ponta Grossa, relativas à Estruturação Urbana e Urbanização da Faixa da Ferrovia**, vol. I. Curitiba, 1988.

LERNER, Jaime. **Relatório com proposições e diretrizes gerais para a Cidade de Ponta Grossa, relativas ao Transporte Urbano/Circulação**, vol.II. Curitiba, 1988.

LIMA, Luiz Costa. **Teoria da Cultura de Massa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

- LINHARES, Temístocles. **Paraná Vivo: um retrato sem retoques**. Rio de Janeiro: José Olympio Editora. 1953.
- LOBO, R. Haddock. **Geografia Humana do Brasil**. São Paulo: Atlas, 1973.
- LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- LOJKINE, Jean. A Análise Marxista do Estado. **Espaço & Debates**. São Paulo: Editora Cortez, n.1, jan. 1981.
- LOWEN, Cicilian Luíza. **Favelas: um aspecto da expansão urbana de Ponta Grossa - PR**. Rio Claro, 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) - UNESP.
- MARCUSE, Herbert. **Eros e Civilização**. 8. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan.
- MARTIM, Romário. **Terra e Gente do Paraná**. Curitiba: Coleção Farol do Saber, 1995.
- MARX, Karl. **O Capital**. Vol.I, 13ª ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1989.
- MELLO, João B. Ferreira de. **Explosões e Estilhaços de Centralidades no Rio de Janeiro**. Espaço e Cultura - Ano 1 - outubro de 1995. Rio de Janeiro: Gráfica da UFRJ, 1995.
- MONASTIRSKY, Leonel B. **A Utilização de Áreas Naturais como Ambiente de Lazer pela População Urbana de Ponta Grossa**. Relatório de Pesquisa, UEPG/DEGEO, 1995.
- MYSZCZUK, Ana Paula; GROENWOLD, Christa Monika; RUDEK, Cláudia Márcia. **Ponta Grossa na Trilha do Progresso (1890-1915)**. Ponta Grossa, 1993. Monografia (Licenciatura em História). Universidade Estadual de Ponta Grossa.
- NASCIMENTO, Milton; BRANDT, Fernando. **Ponta de Areia**. Boca Livre. Rio de Janeiro: EMI, 1981.
- NEUMANN, Paulo Roberto. **Expansão Horizontal da Cidade de Ponta Grossa**. Monografia (Bacharelado de Geografia), Universidade Estadual de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 1992.
- OLIVEIRA, Francisco de. O Estado e o Urbano no Brasil. **Espaço & Debates**, São Paulo: Editora Cortez, n.6, jun./set. 1992.

- PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma Economia Periférica: O Caso do Paraná**. São Paulo: Editora Hucitec, 1981
- PECHMANN, Robert Moses (organizador). **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.
- PEIXOTO, João Batista; PEIXOTO, Walter. **Produção, Transporte e Energia no Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioex, 1957.
- PEREIRA, Luís Carlos Bresser. **O Governo da cidade e a Utopia. Espaço & Debates**. São Paulo: Cortez, n.6, jun./set. 1982.
- POULANTZAS, Nicos. **O Estado, O Poder, O Socialismo**. 3 ed. Rio de Janeiro: Graal, 1985.
- PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 14ªed. São Paulo: Brasiliense, 1971.
- PRUDENCIO, Kelly C.S. **As Perspectivas de Ação Literário-Jornalística segundo a Teoria da Narratividade de Walter Benjamim**. Monografia (Especialização em Filosofia Política) Universidade Federal do Paraná, 1996.
- RFFSA. **Estudo Econômico da ligação Tibagy - Desvio Ribas**. Departamento regional de estudos e programas. Curitiba, 1988.
- RFFSA. **Paranaguá - Curitiba. Oitenta anos de ligação ferroviária**. Edição comemorativa da Rede de Viação Paraná - Santa Catarina(RFFSA). Curitiba: Impressora Paranaense, 1965.
- RODRIGUES, Arlete M. **Moradia nas Cidades Brasileiras**. São Paulo: Contexto, 1988.
- RUDIO, Franz Victor. **Introdução ao Projeto de Pesquisa Científica**. 12 ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1978.
- SALDANHA, Nelson. **O Jardim e a Praça**. São Paulo: Edusp, 1993.
- SANTOS, Talita C.C. dos. **Evolução Histórica do Bairro de Nova Rússia, Ponta Grossa - PR**. Monografia (Bacharelado em Geografia), Universidade Estadual de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 1995.
- SENNET, Richard. **O Declínio do Homem Público. As tiranias da Intimidade**. São Paulo: Cia das Letras, 1988.

- SILVA, Lenyra Rique. **A Natureza Contraditória do Espaço Geográfico**. São Paulo: Editora Contexto, 1991.
- SLOMPO, Maria. **Propostas urbanísticas em conflito: A Ocupação do Pátio Central da Rede Ferroviária Federal S.A. Ponta Grossa**. Monografia (Bacharelado em Geografia), Universidade Estadual de Ponta Grossa. Ponta Grossa, 1991.
- SOUZA, Maria Adélia A. de. **Planejamento em Crise. Espaço & Debates**. São Paulo: Editora Cortez, n.1, jan. 1981.
- THOMÉ, Nilson. **Trem de Ferro: História da Ferrovia no Contestado**. 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.
- UFPR. **Normas para Apresentação de Trabalhos**. 2ª ed. Curitiba: Editora UFPR, 1992.
- ULTRAMARI, Clovis; MOURA, Rosa (organizadores). **Metrópole Grande Curitiba: teoria e prática**. Curitiba: IPARDS, 1994.
- VALLADARES, Lícia; PRETECEILLE, Edmond (coordenadores). **Reestruturação Urbana: Tendências e Desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ. 1990.
- VIEIRA, José M. Gouvêa. **O Capital Estrangeiro no Desenvolvimento do Brasil**. São Paulo: DIFEL. 1975.
- VIVIESCAS, Fernando. **Identidade Municipal e Cultura Urbana. Espaço & Debate**, São Paulo: Editora Parma, nº24, p.55-66, ano VIII, 1988.
- WACHOWICZ, Ruy Cristovam. **História do Paraná**. Curitiba: Editora Gráfica Vicentina. 1977.
- WONS, Iaroslav. **Geografia do Paraná**. Curitiba: Editora Ensino Renovado, 1985.
- YURGEL, Marlene. **Urbanismo e Lazer**. São Paulo: Nobel, 1983.